

URDHËR
Nr. 52, datë 17.3.2022

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR
METODOLOGJINË, RREGULLAT, PROCEDURAT, STANDARDET DHE
PRAKTIKAT, PËR KRYERJEN E INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE TË
INCIDENTEVE HEKURUDHORE DHE DETARE”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të pikës 2, të nenit 3, të ligjit nr. 91/2021, datë 1.7.2021, “Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për metodologjinë, rregullat, procedurat, standardet dhe praktikat për kryerjen e investigimit të aksidenteve dhe të incidenteve hekurudhore dhe detare”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE

PËR METODOLOGJINË, RREGULLAT, PROCEDURAT, STANDARDET DHE
PRAKTIKAT PËR KRYERJEN E INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE TË
INCIDENTEVE HEKURUDHORE E DETARE

KREU I
RREGULLAT, PROCEDURAT DHE STANDARDET PËR KRYERJEN E INVESTIGIMIT
TË AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE HEKURUDHORE

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është hetimi i aksidenteve dhe incidenteve me synimin për përmirësimin e sigurisë hekurudhore dhe parandalimin e aksidenteve të mëtejshme.

Neni 2
Objekti

Objekti i kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave të unifikuara për metodologjinë, procedurat, standardet dhe praktikat që do të ndiqen për kryerjen e investigimit të aksidenteve dhe të incidenteve hekurudhore.

Neni 3
Përkufizime

Termat e përdorur në këtë rregullore kanë të njëjtin kuptim me ata të përcaktuar në nenin 5, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”. Përveç tyre, në këtë rregullore termat e mëposhtëm kanë këto kuptime¹:

1. Treguesit e lidhur me aksidentet:

1.1 “Aksident” nënkupton çdo aksident që përfshin të paktën një mjet hekurudhor në lëvizje, që shkakton të paktën një të vrarë apo të plagosur, apo dëme të konsiderueshme të traversave, instalimeve të tjera dhe mjedisit apo ndërprerje të trafikut, duke përjashtuar aksidentet në ofiçinat apo impiantet e shërbimit;

1.1.1 “Aksidente serioze” janë:

- çdo përplasje treni, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo dalje nga shinat e trenit, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime serioze të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo aksident tjetër, i cili rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin dhe ka një ndikim të dukshëm në rregullimin e sigurisë hekurudhore ose menaxhimin e sigurisë;

1.2 “Incident” nënkupton çdo ndodhi, përveç aksidentit, që lidhet me funksionimin e trenave dhe që ndikojnë në sigurinë e funksionimit;

¹ 32016L0798, Direktiva 2016/798/KE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi sigurinë hekurudhore”, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 138, datë 26.5.2016.

1.3 “Dëmtim i rëndë i traversave, shinave, instalimeve të tjera apo mjedisit” nënkupton dëmtimin që është i barasvlershëm me 150 000 euro apo më shumë;

1.4 “Ndërprerje e gjatë e trafikut hekurudhor” nënkupton se transporti hekurudhor në një linjë kryesore hekurudhore pezullohet për gjashtë orë ose më shumë;

1.5 “Tren” nënkupton një ose më shumë mjete hekurudhore të tërhequra nga një ose më shumë lokomotivë, ose një mjet hekurudhor që udhëton vetëm, duke ecur nën një drejtim të caktuar ose përcaktim specifik nga një pikë fikse fillestare në një pikë fikse terminale. Edhe një lokomotivë që udhëton e vetme, konsiderohet të jetë tren;

1.6 “Përplasje e trenave” nënkupton përplasje përballë apo një përplasje anësore ndërmjet një pjese të një treni dhe një pjesë të një treni apo mjeti tjetër hekurudhor;

1.7 “Përplasje e trenit me pengesë” nënkupton një përplasje mes një pjese të një treni dhe objekteve fikse apo përkohësisht të pranishme mbi ose në afërsi të trasesë hekurudhore (përveç në kalimet në nivel, nëse një pjesë, objekt fiks bie ose ka rënë nga një automjet apo përdorues);

1.8 “Dalja e trenit nga shinat” nënkupton çdo rast në të cilin të paktën një rrotë e trenit shpërbëhet nga shinat;

1.9 “Aksident gjatë kalimit të nivelit” nënkupton çdo aksident në kalimet në nivel, i cili përfshin të paktën një mjet hekurudhor dhe një ose më shumë automjete, përdorues të tjerë të kalimit, të tillë si këmbësorë ose objekte të tjera të pranishme përkohësisht mbi ose në afërsi të trasesë;

1.9.1 “Aksident i personave gjatë lëvizjes së trenave” nënkupton aksidentin e një ose më shumë personave, të cilët goditen nga një mjet hekurudhor, ose nga një objekt bashkangjitur mjetit, apo që është shpërbëtur nga mjeti. Këtu përfshihen personat, të cilët rrëzohen nga mjetet hekurudhore, si dhe personat të cilët rrëzohen ose goditen nga objekte të lirshme gjatë udhëtimit në bordin e trenit;

1.10 “Zjarr në mjete lëvizëse hekurudhore” nënkupton një zjarr apo shpërthim që ndodh në një mjet hekurudhor (duke përfshirë ngarkesën e saj), kur ky mjet është duke lëvizur midis stacionit të nisjes dhe destinacionit, përfshi kur ndalon në stacionin e nisjes, në ndalesat në destinacion apo të ndërmjetme;

1.11 “Aksident tjetër” nënkupton çdo aksident tjetër përveç përplasjes së trenit me mjetin hekurudhor, përplasjes së trenit me pengesë brenda linjës hekurudhore, dalje e trenit nga shinat, aksident nga kalimi i nivelit, aksident të personat gjatë lëvizjes apo zjarr në linjën hekurudhore;

1.12 “Pasagjerë” nënkupton çdo person, duke përfshirë anëtarët e ekuipazhit të trenit, i cili bën një udhëtim në rrugë hekurudhore, përfshi pasagjerët të cilët përpriqen të hipin apo të zbresin nga një tren i cili është në lëvizje;

1.13 “Punonjës apo kontraktues” nënkupton çdo person, punësimi i të cilit lidhet me një marrëdhënie në hekurudhë dhe është në punë në momentin e aksidentit, duke përfshirë personelin e kontraktuesit, kontraktuesit e vetëpunësuar, ekuipazhin e trenit dhe personat që merren me mirëmbajtjen e infrastrukturës;

1.14 “Përdorues i kalimit në nivel” nënkupton çdo person që përdor një kalim në nivel, për të kaluar vijën hekurudhore me çdo automjet transporti dhe jo vetëm apo në këmbë;

1.15 “Person kundërvajtje” do të thotë çdo person i pranishëm në mjediset hekurudhore, ku prania e tij është e ndaluar, me përjashtim të një përdoruesi të kalimit në nivel;

1.16 “Person tjetër në platformë” nënkupton çdo person në një platformë hekurudhore, i cili nuk përkufizohet si “pasagjer”, “punonjës apo kontraktues”, “përdorues i kalimit në nivel” apo “person me shkelje”;

1.17 “Humbje jete (person i vdekur)” do të thotë çdo humbje jete personi menjëherë pasi aksidentohet ose brenda 30 ditësh si pasojë e një aksidenti, duke përfshirë vetëvrasjen;

1.18 “Plagosje e rëndë (person i plagosur rëndë)” do të thotë çdo person i plagosur, i cili është shtruar në spital për më shumë se 24 orë si rezultat i një aksidenti, duke përfshirë çdo vetëvrasje në tentativë.

2. Tregues që lidhen me mallra të rrezikshme:

2.1 “Aksident ku përfshihet transporti i mallrave të rrezikshme” do të thotë çdo aksident ose incident që është subjekt i raportimit në përputhje me RID/ADR²;

2.2 “Mallra të rrezikshme” do të thotë ato substanca dhe artikuj transportimi i të cilave ndalohej nga RID, ose autorizohet vetëm në kushtet e përshkruara aty.

3. Tregues që lidhen me vetëvrasjet:

3.1 “Vetëvrasje” do të thotë një akt përmes të cilit lëndohet vetja në mënyrë të qëllimshme, duke rezultuar në vdekje, siç regjistrohet dhe klasifikohet nga autoriteti kombëtar kompetent;

3.2 “Vetëvrasje në tentativë” do të thotë një akt përmes të cilit lëndohet vetja në mënyrë të qëllimshme, duke rezultuar në plagosje të rëndë.

4. Tregues që lidhen me pararendës të aksidenteve:

4.1 “Shinë e dëmtuar” do të thotë çdo shinë e cila është ndarë në dy ose më shumë pjesë, ose çdo shinë nga e cila ndahet një pjesë metali, duke shkaktuar një boshllëk prej më shumë se 50 mm në gjatësi dhe më shumë se 10 mm në thellësi të sipërfaqes funksionuese;

4.1.1 “Rrotë ose bosht i dëmtuar në mjetet hekurudhore” do të thotë një thyerje që prek rrotën ose boshtin dhe krijon një rrezik aksidenti (dalje nga shinat ose përplasje);

4.2 “Deformim shine” do të thotë çdo defekt që lidhet me vazhdimësinë dhe gjeometrinë e shinës, gjë që kërkon zëvendësimin e shinës dhe/ose kufizim të menjëhershëm të shpejtësisë së lejuar;

4.3 “Avari në sinjalizimin” do të thotë çdo avari teknike në një sistem sinjalizues (në infrastrukturë ose në mjetet hekurudhore).

5. Lëvizje e paautorizuar do të thotë të kalosh:

- një sinjal dritash me ngjyrë ose semafor rreziku, ose një urdhër për ndalim;
- fundin e sigurisë që ka lidhje me autorizimin e lëvizjes;
- një pikë të komunikuar përmes autorizimit verbal ose të shkruar, të formuluar në rregullorë;
- tabelat e ndalimit (barrierat ndaluese nuk përfshihen) ose sinjalet me dorë.

Neni 4

Detyrimi për të investiguar

1. Investigimi kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare, në vijim AKIAIHD, pas çdo aksidenti apo incidenti hekurudhor, të cilat në kushte disi më të ndryshme mund të kishin shkaktuar aksidente të rënda.

2. Aksidente të rënda janë:

- çdo përplasje treni, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo dalje nga shinat, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda për pesë ose më shumë persona, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo aksident i kalimit në nivel që rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëme të mëdha nëse aksidenti ishte rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh.: defektet teknike të pajisjeve të infrastrukturës ose mjeteve lëvizëse, personeli që nuk respekton procedurat, mangësitë në sistemin e menaxhimit të sigurisë etj.);

- çdo aksident ndaj personave, i shkaktuar nga mjetet hekurudhore, i cili rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda për pesë ose më shumë persona, ose dëme të mëdha, nëse aksidenti ishte rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh.: defekteve teknike të pajisjeve

² Neni 4, pika 2, e ligjit 118/2012, “Për transportin e mallrave të rrezikshme”.

infrastrukturore ose mjeteve hekurudhore, personeli që nuk respekton procedurat, planifikimi i dobët i punës së mirëmbajtjes, etj.);

- çdo zjarr në mjetet hekurudhore kur rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime serioze të pesë ose më shumë personave, ose dëme të mëdha, nëse të paktën një nga kriteret si në vijim është përmbushur:

- zjarri ishte rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh.: defektet teknike të mjeteve hekurudhore, defekti teknik në pajisjet e infrastrukturës i cili çoi në një zjarr në mjetet hekurudhore);

- pasojat ishin rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh. nëse udhëtarët nuk mund të shpëtonin për shkak të dymit të mbyllura).

Në raste dyshimi, për klasifikimin mund të jetë e dobishme kontaktimi me agjencinë ERA.

3. AKIAIHD-ja vendos të ndërmerret ose jo një investigim për një aksident ose incident, duke marrë në konsideratë dhe pasur parasysh:

a) shkallën e aksidentit ose incidentit;

b) nëse ai është pjesë e një serie aksidentesh apo incidentesh përkatëse të sistemit në tërësi;

c) ndikimin e tij në sigurinë hekurudhore; dhe

d) kërkesat nga administratori i infrastrukturës, ndërmarrjet hekurudhore, autoriteti i sigurisë hekurudhore, subjekte apo palë të pranishme në ndodhi.

4. Shtrirja e hetimeve dhe procedura që duhet të ndiqet për kryerjen e hetimeve përcaktohet nga AKIAIHD-ja, në varësi të mësimave që pritet të nxirren nga aksidenti ose incidenti për përmirësimin e sigurisë.

5. Në asnjë rast nuk duhet që investigimi të merret me caktimin e fajit apo përgjegjësisë.

Neni 5

Statusi i investigimit

1. Pas një aksidenti apo incidenti hekurudhor mund të fillohen një numër investigimesh dhe hetimesh të ndryshme nga organe ligjzbatuese, policia, prokuroria, etj. që kanë objektivat e tyre.

2. Investigimi nga AKIAIHD-ja siguron një fokus dhe drejtim për investigimin teknik në shkaqet dhe pasojat e incidentit apo aksidentit në mënyrë krejt të pavarur nga çdo organ tjetër investigimi dhe hetimi.

3. AKIAIHD-ja mund të ndajë prova fizike dhe dokumentare, në lidhje me investigimin, me organet e tjera, përfshirë policinë, prokurorinë dhe autoritetin e sigurisë, por nuk përfshin detyrimin për të dhënë opinion në lidhje me analizën dhe nuk do t'i zbulojë askujt dëshmi nga dëshmitarët dhe persona të tjerë që kanë dhënë deklaratat për inspektorët e saj dhe as të zbulojë emrat dhe adresat e tyre. Kjo mbetet konfidenciale e AKIAIHD-së.

4. Investigimi nga AKIAIHD-ja kryhet në mënyrë të pavarur nga çdo hetim gjyqësor.

Neni 6

Fusha e investigimit

Fusha e mbulimit të investigimit përfshin:

- rrjetet hekurudhore në Republikën e Shqipërisë, duke përfshirë hekurudhat brenda ambienteve industriale siç janë: fabrikat, terminalët e mallrave dhe guroret (megjithatë, aksidentet që ndodhin në anët e këmbimit ku trenat hyjnë ose dalin nga industria objektet do të hetohen);

- metro apo tramvaje që mund të ndërtohen në të ardhmen.

Nuk përfshihen në investigim:

- aksidentet ose incidentet e punëtorëve që nuk lidhen me lëvizjet e trenit dhe të cilat nuk janë të domosdoshme për funksionimin e hekurudhës;
- aksidentet ose incidentet që përfshijnë kundërvajtësit dhe vetëvrasjet;
- aksidente ose incidente në hekurudhat në ndërtim.

Neni 7

Detyrimi i njoftimit

1. Detyrimi për të njoftuar është mbi ato organe të sektorit hekurudhor (menaxherët e infrastrukturës hekurudhore, sipërmarrësit hekurudhorë ose mirëmbajtësit), stafi ose prona e të cilëve është përfshirë në një aksident ose incident.

2. AKIAIHD-ja i përgjigjet raporteve të tilla dhe merr masat e nevojshme për fillimin e hetimit, jo më vonë se një javë pas marrjes së njoftimit apo raportit, në lidhje me aksidentin ose incidentin.

3. Brenda 7 ditëve nga marrja e vendimit për hapjen e një investigimi, AKIAIHD-ja informon Agjencinë Evropiane të Hekurudhave, në mënyrë elektronike ose me *email*, në investig@era.europa.eu, sipas formularit elektronik që është në faqen e internetit të Agjencisë. Informacioni specifikon datën, kohën dhe vendin e ngjarjes, llojin dhe pasojat e saj për sa i përket viktimave, të plagosurve dhe dëmeve materiale.

4. Përshkrimi i informacionit për ERA-në duhet të jepet në gjuhën angleze.

Neni 8

Procedura e investigimit

1. Pas marrjes së njoftimit për një aksident ose incident, AKIAIHD-ja fillon ekzaminimin e vendit të ngjarjes. Nëse aksidenti apo incidenti ka ndodhur në afërsi të zonës kufitare, apo mjetet e përfshira janë të regjistruara në shtetet fqinje apo mirëmbahen prej tyre, duhet të njoftohen edhe organet e investigimit të atyre shteteve të cilëve ju jepen kompetencat e nevojshme dhe akses në informacionin dhe provat që ata të marrin pjesë në mënyrë efektive në investigim, duke respektuar ligjet kombëtare në lidhje me procedurat gjyqësore.

Investiguesit e autorizuar të AKIAIHD-së ose ekspertë privatë të marrë nga AKIAIHD-ja, pas paraqitjes së dokumentit, nëse ju kërkohet, u sigurohet sa më shpejt të jetë e mundur:

a) qasje në vendin e aksidentit ose incidentit, në mjetet e përfshira, infrastrukturën përkatëse dhe instalimet e kontrollit dhe sinjalizimit të trafikut hekurudhor;

b) e drejta për hartimin e një liste të menjëhershme të provave dhe heqjen e kontrolluar të rrënojave, instalimeve ose përbërësive të infrastrukturës për qëllime ekzaminimi ose analize;

c) qasje dhe përdorimi i përmbajtjes së regjistruar në bord dhe pajisjeve për regjistrimin e mesazheve verbale dhe të funksionimit të kontrollit dhe sinjalizimit të trafikut hekurudhor;

d) qasje në rezultatet e ekzaminimit të trupave të viktimave;

e) qasje në rezultatet e provimeve të stafit të trenit dhe personelit tjetër hekurudhor të përfshirë në aksident ose incident;

f) mundësinë për të pyetur personelin hekurudhor të përfshirë dhe dëshmitarë të tjerë;

g) qasje në çdo informacion ose regjistrim përkatës të mbajtur nga menaxheri i infrastrukturës, ndërmarrjet hekurudhore të përfshira dhe autoriteti i sigurisë.

2. AKIAIHD-ja përfundon ekzaminimet në vendin e aksidentit në kohën më të shkurtër të mundshme në mënyrë që të rivendoset situata normale e trafikut hekurudhor sa më shpejt të jetë e mundur.

3. Investigimi kryhet me transparencën më të gjerë të mundshme, në mënyrë që të gjitha palët të dëgjohen dhe të shkëmbejnë rezultatet. Administratorit të infrastrukturës dhe ndërmarrjeve hekurudhore përkatëse, autoritetit të sigurisë, Agjencisë, viktimave dhe të afërmeve të tyre, pronarëve të pronave të dëmtuara, prodhuesve, shërbimeve të përfshira të urgjencës dhe përfaqësuesve të personelit dhe përdoruesve të tjerë u jepet të gjithëve një mundësi për të dhënë informacionin e duhur teknik në mënyrë që të përmirësohet cilësia e raportit të investigimit. AKIAIHD-ja duhet të marrë gjithashtu parasysh nevojat e arsyeshme të viktimave dhe të afërmeve të tyre dhe t'i mbajë ata të informuar për progresin e bërë në investigim.

4. Qëllimi i një ekzaminimi paraprak është mbledhja e detajeve dhe provave të mjaftueshme për t'i mundësuar AKIAIHD-së të marrë një vendim, nëse do të kryejë apo jo një investigim të plotë në lidhje me aksidentin ose incidentin, në mënyrë që ky investigim të përmbushë qëllimin e tij për përmirësimin e sigurisë së transportit hekurudhor dhe parandalimin e aksidenteve të ngjashme.

Në qoftë se arrihet në përfundimin se një investigim nuk do ta arrijë këtë qëllim, përfshirja e AKIAIHD-së përfundon, përveç rasteve kur ka pasur një fatalitet, aksident të rëndë me vdekje ose plagosje të rëndë në të cilën kërkohet një përmbledhje ose shënim i fakteve kryesore të identifikuara nga AKIAIHD-ja gjatë ekzaminimit paraprak nga organet gjyqësore apo të policisë.

Neni 9

Personat që drejtojnë, marrin pjesë ose ndihmojnë në një investigim

Në lidhje me një investigim të një aksidenti ose incidenti hekurudhor, kryetari i AKIAIHD-së mund:

1. Të emërojë një person, i cili mund të mos jetë inspektor, të kryejë ose të marrë pjesë në një investigim dhe në aktin e emërimit përcaktohen kompetencat për t'i mundësuar atij të kryejë funksionet e nevojshme gjatë investigimit. Në veçanti, AKIAIHD-ja nuk përdor askënd tjetër përveç inspektorëve të vet për të intervistuar dëshmitarët, për të marrë deklarata apo për të regjistruar dëshmi të pritshme;

2. Të kërkojë ndihmë nga policia, autoriteti i sigurisë hekurudhore, çdo organ publik ose ndonjë person tjetër që është profesionist i licencuar, ose një organi investigues të një shteti tjetër evropian ose Agjencia e Hekurudhave; ose

3. Të kërkojë ndihmë (përfshirë ndihmën për marrjen, dorëzimin, ruajtjen, asgjësimin ose shkatërrimin e provave) nga një person tjetër përveç personit të përmendur në pikat 1 dhe 2;

4. Të marrë pa detyrim shpërblimi personat që mund të jenë administratorë hekurudhorë ose të një sipërmarrjeje hekurudhore, ose një prodhues apo furnizues i pajisjeve hekurudhore, prona e të cilëve ose personeli janë përfshirë në aksident ose incident që po investigohet.

Neni 10

Qasja në vendin e një aksidenti ose incidenti

1. Gjatë një investigimi të një aksidenti/incidenti hekurudhor, asnjë person tjetër, përveç përcaktimit të nenit 8, nuk do të:

a) të ketë qasje në vendin e një aksidenti ose incidenti, duke përfshirë mjetet lëvizëse, infrastrukturën ose sistemet e kontrollit dhe sinjalizimit të trafikut të përfshira në aksident ose incident; ose

b) të heqë, të ndërhyjë, ose të shkaktojë heqjen ose ndërhyrjen në çdo lloj gjëje në vendin e një aksidenti ose incidenti pa pëlqimin e një inspektori, deri në kohën kur ka përfunduar ekzaminimi ose heqja e provave në vend ose përcaktohet se nuk do të kryhet një investigim.

2. Një person mund të ketë qasje ose të heqë çdo gjë:

- a) vetëm për aq sa mund të jetë e nevojshme për qëllim të shpëtimit të jetës ose parandalimin e lëndimeve ose vuajtjeve të mëtejshme;
- b) parandalimin e dëmtimit ose shkatërrimit të mëtejshëm;
- c) parandalimin e rrezikut, përfshirë mallrat e rrezikshme;
- d) ushtrimin e një detyre që i është dhënë atij personi me ligj, një polici, një oficeri të policë gjyqësore, prokurori ose avokatit sipas ligjit të zbatueshëm në Shqipëri.

Neni 11

Ruajtja e provave

1. Me qëllim kryerjen e një investigimi mbi një aksident ose incident në mënyrën më efikase dhe brenda kohës më të shkurtër, një inspektor mund, kur është e përshtatshme, në bashkëpunim me autoritetet përgjegjëse për investigimin gjyqësor, t'i kërkojnë një personi, të sigurojë një listë të të gjitha provave në lidhje me aksidentin ose incidentin.

2. Një punonjës nga autoriteti i sigurisë, i policisë, ose ndonjë person tjetër që vepron në ushtrimin e kompetencave që i jepen nga ligji dhe po investigon një aksident ose incident duhet:

- a) të ruajë çdo dëshmi që ai merr gjatë investigimit të tij;
- b) kur është e mundur, të njoftojë një inspektor të investigimit për qëllimin e tij për të mbledhur, për të shqyrtuar ose analizuar provat, ose për të intervistuar një dëshmitar;
- c) kur nuk është e mundur të njoftohet një inspektor sa më shpejt të jetë e mundur pasi ta ketë ndërmarrë veprimin;
- d) t'i japë AKIAIHD-së detaje mbi veprimet që ai ka ndërmarrë sipas këtij paragrafi dhe, me kërkesë të AKIAIHD-së, t'i sigurojë qasje në kopjet e çdo prove që ai ka marrë ose informacioneve që ka marrë.

3. Një administrator hekurudhe, një sipërmarrës hekurudhor, ose një prodhues ose furnizues i pajisjeve, përbërësve ose shërbimeve, do të ruajë të gjitha provat mbi të cilat ai ka kontroll dhe:

- a) që është, ose që ai arsyeshëm konsideron se mund të jetë, e rëndësishme për një investigim; ose
- b) që AKIAIHD-ja e rekomandon atë ta ruajë, derisa të ketë përfunduar investigimin e saj.

4. Personi apo subjekti që kundërshton paragrafin 3 është fajtor dhe ndiqet penalisht.

Neni 12

Përdorimi i provave

Një administrator hekurudhe, një sipërmarrës hekurudhor, ose një prodhues ose furnizues i pajisjeve, përbërësve ose shërbimeve, ushtrimi i një detyre që i është dhënë atij personi me ligj, një polici, një oficeri të policisë gjyqësore, prokurori ose avokati:

1. Nuk do të lëvizë ose përdorë asnjë provë që është, ose mund të bëhet, e rëndësishme për një investigim nga AKIAIHD-ja, përveç rasteve kur është e nevojshme për ta bërë këtë, për:

- a) shpëtimin e jetës ose parandalimin e lëndimeve ose vuajtjeve të mëtejshme;
- b) parandalimin e dëmtimit ose shkatërrimit të mëtejshëm;
- c) parandalimin e rrezikut, përfshirë mallrat e rrezikshme; ose
- d) mbrojtjen e vendngjarjes, derisa AKIAIHD-ja të ketë përfunduar investigimin e saj, nuk kërkon më prova ose ka përcaktuar se nuk do të kryejë një investigim.

2. Me pëlqimin e AKIAIHD-së, mund të lëvizin ose përdorin prova në lidhje me një aksident ose incident me kusht që të mos ketë alternativë praktike për përdorimin e dëshmive dhe lëvizjes ose përdorimit të tillë që është thelbësore për sigurinë e funksionimit të hekurudhës.

3. Në rast se ndodh lëvizja e provave, zhvendosja e tyre, duhet të mbajnë shënime rreth pozicionit dhe vendndodhjes së dëshmive, fotografi, para se të zhvendosej ose të përdorej dhe të ofrojë atë regjistrim sipas kërkesës tek AKIAIHD-ja. Gjithashtu:

a) para se të fillojnë një çmontim ose ndryshim të tillë, njoftoni secilin nga personat e mësipërm me synimin pse duhet bërë;

b) t'i lejojë ata persona të jenë prezent gjatë një ekzaminimi të tillë ose analiza;

c) të marrin në konsideratë çdo përfaqësim të arsyeshëm që ata persona mund të bëjnë si për ndikimin që një shpërbërje ose ndryshim i tillë mund të ketë në vetë investigimin; dhe

d) t'u sigurojë atyre personave qasje në të gjitha regjistrimet dhe raportet në lidhje me ekzaminimin ose analiza.

4. AKIAIHD-ja do t'i lëshojë një polici, një oficeri të policisë gjyqësore, prokurorit ose avokatit që vepron sipas ligjit në Shqipëri, çdo dëshmi që nuk e kërkon më, kur:

a) AKIAIHD-ja ka arsye të besojë se atij personi i takon e drejta të mbledh ato dëshmi me qëllim të investigimit të tij; dhe

b) nuk janë dëshmi për të cilën zbatohet neni 10.

5. Cilido nga personat e mësipërm dhe jo vetëm, që merr pjesë në investigim dhe lëviz, ndryshon ose përdor dëshmi në lidhje me provat e një aksidenti ose incidenti të ndryshme nga qëllimi i përcaktuar më sipër dhe pa miratimin e AKIAIHD-së, si dhe nuk mban shënime dhe foto para lëvizjes së provave, konsiderohet fajtor dhe ndiqen penalisht.

Neni 13

Zbulimi i provave

1. Përveç me urdhër të një gjykate përkatëse dhe në varësi të rëndësisë në përfundimin e raportit përfundimtar, AKIAIHD-ja nuk do t'ia zbulojë askujt:

a) të dhënat personale, emrin, adresën ose informacione të tjera në lidhje me një person të përfshirë në aksident ose incident, ose me investigimin e atij aksidenti ose incidenti;

b) deklaratat e dhëna për AKIAIHD-në ose ndonjë regjistrim, ose shënim, përveç nëse personi i cili ka dhënë një deklaratë, regjistrim ose shënim jep pëlqimin për zbulimin e saj;

c) opinionin e një inspektori ose një personi që ka marrë pjesë në inspektim, e cila është e pabazuar me prova;

d) shënimet e bëra nga një inspektor ose person që ka marrë pjesë në inspektim, qoftë e shkruar apo e mbajtur në mënyrë elektronike;

e) çdo sekret tregtar ose informacion tjetër, publikimi i të cilit, në mendim të kryeinspektorit do, ose ka të ngjarë, të paragjykojë interesat tregtare të personit që e mban atë; dhe

f) dokumentet e punës të AKIAIHD-së.

2. Asgjë nga pikat e mësipërme nuk e përjashton AKIAIHD-në nga:

a) publikimi i mendimit të një personi në një raport të aksidentit ose incidentit, për aq sa është e rëndësishme për përfundimet në raport;

b) publikimin në një raport të informacionit të aksidentit ose incidentit bazuar në çështjet e përfshira në një deklaratë, regjistrim ose shënim tjetër;

c) pajisja e një personi që bën një deklaratë me një kopje të deklaratës së tillë;

d) ndarjen e rezultateve të investigimit të një aksidenti ose incidenti me një organ investigimi në një shtet tjetër anëtar;

e) zbulimi ose diskutimi i informacionit bazuar në përmbajtjen në një deklaratë, regjistrim ose shënim tjetër që ka marrë gjatë datës rrjedhën e një investigimi me një person që ofron ndihmë, dëshmi ose informacion për AKIAIHD-në; ose

f) zbulimi i emrit ose adresës së një personi të një person që siguron ndihmë, dëshmi ose informacion për AKIAIHD-në, por vetëm aq sa është e nevojshme me qëllim të marrjes së provave ose informacioneve në avancim të investigimit të AKIAIHD-së.

3. Informacioni i ndarë nga AKIAIHD, dhe informacione të tjera në lidhje me investigimin, mbeten konfidenciale, për sa kohë sa investigimi është në progres dhe është pjesë e raportit përfundimtar. Cilëtdo që ndihmojnë AKIAIHD-në me ekzaminime, testim dhe analiza të provave nuk duhet të zbulojë rezultatet pa lejen e AKIAIHD-së. Cilëtdo që zbulojnë prova në kundërshtim me sa më sipër do të ndiqen penalisht.

Neni 14

Raportet e aksidenteve dhe incidenteve të investiguara nga AKIAIHD-ja

Pas përfundimit të një investigimi të kryer nga AKIAIHD-ja të një aksidenti të rëndë ose incidenti i cili mund të kenë çuar në një aksident të rëndë, AKIAIHD-ja raporton te ministri përgjegjës për transportin³ dhe publikon një raport përfundimtar:

a) në kohën më të shkurtër të mundshme dhe normalisht jo më vonë se dymbëdhjetë muaj pas datës së ndodhjes;

b) do të përfshijë në të informacionin e përshkruar në aneksin 3, siç është relevante për aksidentin ose incidentin;

c) nëse raporti përfundimtar nuk mund të bëhet publik brenda 12 muajsh, AKIAIHD-ja lëshon një deklaratë të përkohshme, të paktën në çdo përvjetor të aksidentit, duke evidentuar progresin e investigimit dhe çdo çështje që ngrihet për sigurinë. Raporti, duke përfshirë rekomandimet e sigurisë, u komunikohet palëve, si dhe organeve dhe palëve të interesuara.

AKIAIHD-ja jep në çdo kohë një raport (përfshirë një raport të përkohshëm), këshilla, rekomandimet ose informacionet në lidhje me një aksident ose incident, duke marrë parasysh:

a) natyrën dhe seriozitetin e aksidentit ose incidentit;

b) shpejtësinë me të cilën raporti, këshilla, rekomandimi ose informacioni duhet të jepet ose të veprohet;

c) fazën në të cilën ka arritur investigimi; dhe

d) rëndësinë ose gjetjet e ekzaminimit ose investigimit.

AKIAIHD-ja rihap investigimin për të njëjtin aksident ose incident, nëse pas përfundimit të investigimit merr informacione ose dëshmi të reja teknike që nuk janë shqyrtuar më parë.

Neni 15

Rekomandimet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve nga AKIAIHD-ja

AKIAIHD-ja do t'i dërgojë rekomandimet që përfshihen në raportin e përgatitur sa më sipër, tek:

³ Ligji nr. 91/2021, datë 1.7.2021, "Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare", pika 1 e nenit 14.

- a) autoriteti i sigurisë hekurudhore;
- b) organi publik ose autoriteti që konsiderohet i përshtatshëm dhe që duhet ta zbatojë rekomandimin;
- c) ndonjë shtet tjetër.

Një organ publik ose autoritet të cilit i drejtohet një rekomandim, ndonëse nuk është e detyrueshme, duhet:

- a) aty ku është e përshtatshme të sigurohet që është vepruar sipas rekomandimit;
- b) të raportojë në AKIAIHD pa vonesa të panevojshme ose brenda një periudhe tjetër të tillë, siç mund të bihet dakord me Kryeinspektorin, por jo më shumë se dymbëdhjetë muaj:
 - i. dhënien e detajeve të plota të çdo mase të marrë për zbatimin e rekomandimit;
 - ii. dhënien e detajeve të plota të çdo mase të propozuar për zbatimin e rekomandimit dhe afatin e propozuar për zbatim; ose
 - iii. dhënien e një shpjegimi të plotë se pse rekomandimi nuk është subjekt i masave që duhen marrë për ta zbatuar atë; dhe
- c) njoftojnë AKIAIHD-në në çdo kohë nëse informacioni është bërë i pasaktë.

Autoriteti i sigurisë, duke pasur parasysh natyrën e një rekomandimi drejtuar atij, mund t'i kërkojë çdo subjekti apo personi, brenda një periudhe të arsyeshme:

- a) marrjen parasysh të rekomandimit;
- b) informacion për:
 - i. detajet e plota të çdo mase që ka marrë organi për të zbatuar rekomandim;
 - ii. detajet e plota të çdo mase të propozuar nga ai organ për t'u zbatuar rekomandimi;
 - iii. një shpjegim të plotë pse rekomandimi nuk duhet të jetë subjekt i një mase që do të merret nga ai organ për zbatimin e rekomandimit;
- c) të njoftojë autoritetin e sigurisë nëse në çdo kohë ka ndonjë informacion të pasaktë.

Një person që nuk respekton një kërkesë të vendosur ndaj tij nga autoriteti i sigurisë, në përputhje me sa më sipër, është fajtor dhe ndiqet penalisht.

Neni 16

Përfaqësimi i palëve

1. Para publikimit të një raporti, AKIAIHD-ja i dërgon një njoftim me shkrim çdo subjekti apo personi të përmendur në pikën 2 të këtij neni, me synimin për të publikuar raportin dhe bashkëngjitur një kopje të raportit ose pjesën përkatëse për secilin person në mënyrë që të kthejë përgjigje të përmbajtjes së saj.

2. Subjektet apo personat e përmendur në paragrafin 1 janë:

- a) çdo subjekt apo person të cilin AKIAIHD-ja e konsideron që mund të jetë prekur nga një raport;
- b) cilindo subjekt apo nga personat e mëposhtëm të cilët AKIAIHD-ja i konsideron të jenë të vlefshëm:
 - i. administratori i infrastrukturës hekurudhore;
 - ii. sipërmarrësi hekurudhor ose një prodhues, ose furnizues i pajisjeve, pjesëve përbërëse ose shërbimeve për një administrator të infrastrukturës hekurudhore;
 - iii. autoriteti i sigurisë;
 - iv. të afërmit e viktimave;
 - v. pronarët e pronës së dëmtuar;
 - vi. shërbimet e urgjencës të përfshira;
 - vii. përfaqësuesit e stafit dhe përdoruesit e hekurudhave;
 - viii. shtetet kufitare.

3. Një person apo subjekt, të cilit i bëhet njoftimi sipas paragrafit 1, të dërgojë përgjigje të raportit brenda katërbëdhjetë ditëve nga marrja e njoftimit ose brenda një periudhe më të gjatë që mund të përcaktohet nga kërkesa.

4. AKIAIHD-ja konsideron çdo përgjigje që merr sipas paragrafit 3 dhe mund të ndryshojë raportin.

5. Personat që marrin raportin ose pjesë të tij nuk duhet ta publikojnë apo ta zbulojnë, në asnjë rast, sepse konsiderohet vepër penale.

Neni 17

Raporti vjetor i AKIAIHD-së

1. AKIAIHD-ja i paraqet ministrit përgjegjës për transportin raportin vjetor të vitit paraardhës, brenda datës 31 mars të çdo viti.

2. Raporti vjetor do të përmbajë:

a) një përmbledhje të investigimeve të kryera nga AKIAIHD-ja;

b) një listë të rekomandimeve të lëshuara nga AKIAIHD-ja;

c) detajet e masave që janë raportuar në AKIAIHD dhe si përgjigje të rekomandimeve.

3. AKIAIHD-ja e publikon raportin vjetor në faqen zyrtare të saj, në gjuhën shqipe dhe të paktën në një gjuhë zyrtare të Bashkimit Evropian.

4. Në raport mund të përfshihen dhe informacione të tjera në lidhje me aktivitetet dhe synimet e AKIAIHD-së.

5. AKIAIHD-ja do t'i dërgojë Agjencisë Evropiane të Hekurudhave një kopje të raportit të publikuar sipas paragrafit 3.

Neni 18

Monitorimi

Subjekteve apo personave që ju janë drejtuar rekomandimet, raportojnë çdo vit tek AKIAIHD-ja për masat që janë marrë apo planifikuar në vijim të një rekomandimi të dhënë.

Detyrimi i raportimit “të paktën një herë në vit” përfundon, kur:

- zbatohen masat e marra nga adresuesi për të zvogëluar ose shmangur rrezikun, është brenda gjykimit të adresuesit për të vendosur kur një masë e rekomanduar (ose një masë tjetër për t'u marrë me rrezikun e identifikuar) do të konsiderohet si “e zbatuar”;

- pas raportit të parë kur adresuesi ka vendosur të mos ndjekë rekomandimin fare, në këtë rast mosmarrëveshja dhe arsytet duhet t'i raportohen AKIAIHD-së.

AKIAIHD-ja nuk ka asnjë detyrim:

- për të kontrolluar përmbajtjen e raportit të adresuesit;

- për të komentuar raportin;

- të komentojë ose të pajtohet me masat që ka marrë adresuesi, nëse nuk e ka bërë ndjekjen e rekomandimeve.

Përgjegjësia e vetme e AKIAIHD-së është që të informojë veprimet e ndërmarra pas një rekomandimi në raportin vjetor.

Neni 19

Bashkëpunimi me autoritetet e tjera homologe të shteteve të tjera

Bashkëpunimi me autoritetet e investigimit të shteteve të tjera është i detyrueshëm dhe për të përmbushur këtë kërkesë autoriteti i investigimit duhet të marrë pjesë rregullisht në takimet që organizohen nga Agjencia Evropiane e Hekurudhave dhe jo vetëm, në mënyrë që të përfitohet nga shkëmbimi i informacionit dhe përvojës.

KREU II

, RREGULLAT, PROCEDURAT DHE STANDARDET PËR KRYERJEN E INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE DETARE

Neni 1

Qëllimi

Kjo rregullore ka si qëllim përmirësimin e sigurisë së transportit detar duke ofruar një nivel të lartë të efikasitetit, përshtatshmërisë dhe cilësisë së investigimit, objektivi i së cilës është parandalimi i aksidenteve/incidenteve në të ardhmen, parandalimi i ndotjes detare dhe përmirësimi ku është e mundur, pa synuar në përcaktimin e fajësisë ose përgjegjësisë.

Neni 2

Objekti

Kjo rregullore përcakton rregulla mbi metodologjinë, procedurat, standardet dhe praktikatat që do të ndiqen për kryerjen e investigimit të aksidenteve/incidenteve detare, raportimin në kohë dhe në mënyrë të saktë të investimeve të sigurisë, analizën dhe dhënien e rekomandimeve.

Neni 3

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore do të zbatohet në rastet e investigimit të aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar që:

- a) përfshin anije që mbajnë flamurin shqiptar;
- b) ndodhin brenda ujërave territoriale shqiptare dhe ujërave të brendshme, siç përcaktohet në legjislacionin shqiptar;
- c) shkaktojnë dëm të rëndë ose të ndjeshëm mjedisor;
- d) sjellin humbjen e jetës ose dëmtime serioze të shëndetit të personave që përfshijnë interesa të tjera të konsiderueshme të Shqipërisë.

2. Për qëllime të investigimit, njësitë organizative përgjegjëse për investigimin kanë të drejtë të kenë akses në anije, të intervistojnë kapitenin, ekuipazhin dhe personat e tjerë të përfshirë, si dhe të marrin prova materiale.

3. Kjo rregullore nuk do të zbatohet në rastet e aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar, që përfshijnë:

- a) anijet ushtarake dhe mjetet lundruese që transportojnë trupa ushtarak dhe anije të tjera që zotërohen ose drejtohen dhe përdoren vetëm nga shërbime qeveritare jotregtare;
- b) anijet që nuk tërhiqen me mjete mekanike, anijet prej druri të konstruksionit primitiv, jahtet dhe mjetet lundruese për qëllime argëtimi ose turistike që nuk merren me tregti, përveç rasteve kur ata janë apo do të kenë ekuipazh dhe transportojnë më shumë se 12 pasagjerë për qëllime tregtare;
- c) anijet që operojnë në ujërat e brendshme;
- d) anijet e peshkimit me gjatësi deri në 15 metra;
- e) njësi fikse shpimi në det.

Neni 4 Përkufizime

1. Për qëllimet e kësaj rregulloreje:

Kodi IMO për Hetimin e Aksidenteve - do të thotë Kodi për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve, i bashkangjitur rezolutës A.849(20), të Asamblesë së IMO-s, në 27 nëntor 1997, në versionin e tij të përditësuar.

2. Termat e mëposhtëm duhet të kuptohen në përputhje me përkufizimet e përfshira në Kodin IMO për Hetimin e Aksidenteve/Incidenteve Detare:

- a) aksident detar;
- b) aksident shumë i rëndë detar;
- c) incident detar;
- d) hetim mbi sigurinë e një aksidenti apo incidenti detar;
- e) shteti kryesues i hetimit;
- f) shteti i interesuar.

3. Aksident i rëndë - duhet të kuptohet në përputhje me përkufizimin e përditësuar të përfshirë në Qarkoren MSC-MEPC.3/Circ. 3, të Komitetit të IMO-s për Sigurinë Detare dhe Komitetit për Mbrojtjen e Mjedisit Detar, të 18 dhjetorit 2008.

4. Udhëzimet e IMO-s mbi trajtimin e drejtë të marinarëve në rast të një aksidenti detar - nënkupton udhëzimet që përmbledhen në rezolutën A.987 (24), të Asamblesë së IMO-s, të datës 1 dhjetor 2005, dhe të miratuara nga Grupi Kryesues i Organizatës Ndërkombëtare Të Punës në sesionin e 296, mbajtur nga 12 deri në 16 qershor 2006.

5. Termat “*ro-ro trageel*” dhe “mjet lundruar me shpejtësi të lartë” duhet të kuptohen në përputhje me përkufizimet e përfshira në Kodin Detar.

6. Regjistruesi i të dhënave të Lundrimit (më poshtë i referuar si “VDR”) - do të kuptohet në përputhje me përkufizimin e përfshirë në rezolutën A.861 (20), të Asamblesë së IMO-s dhe rezolutën MSC.163 (78) të Komitetit për Sigurinë Detare të IMO-s.

7. Rekomandimet për Sigurinë - do të thotë çdo propozim i bërë, duke përfshirë qëllimet e regjistrimit dhe kontrollit, nga:

a) organi hetues i shtetit që e kryen ose e kryeson hetimin për sigurinë mbi bazën e informacionit të përftuar nga hetimi; ose ku është e mundur;

b) veprimi në bazë të analizimit të të dhënave të përmbledhura dhe rezultateve të nxjerra nga hetimi për sigurinë.

Neni 5 Statusi juridik i investigimit

1. Investigimi për qëllime të kësaj rregulloreje do të jetë i ndarë dhe i pavarur nga çdo hetim me natyrë penale, civile, disiplinore ose administrative, që ka nisur apo mund të kryhet nga organe të tjera ose subjekte private.

2. AKIAIHD-ja dhe njësitë organizative përgjegjëse për investigimin nuk kërkojnë dhe nuk marrin udhëzime gjatë kryerjes së investigimit, dhe kanë autoritet të plotë për kryerjen e detyrës.

3. Një investigim, i nisur ose jo, nuk mund të përjashtohet, pezullohet apo vonohet në mënyrë të padrejtë për shkak të këtij investigimi.

4. Nuk do të jetë qëllim i investigimit për t’u përmbajtur një raportimi të plotë të faktorëve shkakësorë të një aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar, por deri në masën që faji ose përgjegjësia të mos nxirren nga gjetjet e investigimit.

5. Kur një aksident/incident në fushën e transportit detar ndodh brenda territorit, sipas nenit 2, pika 1.b të kësaj rregulloreje, AKIAIHD-ja në investigimin e shkakut të aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar që mund të shkaktojë një rrezik për jetën ose mjedisin, ose në një farë mënyre të ndikojë në shtetin bregdetar, ka të drejtë të përfshijë autoritetet e kërkim-shpëtimit dhe gjithashtu duhet t'u mundësohet akses nëpunësve të qeverisë, oficerëve të rojës bregdetare, operatorëve të shërbimit të trafikut të anijeve, pilotëve dhe personelit tjetër detar të Autoritetit Shtetëror thelbësisht të interesuar, sipas marrëveshjeve të bëra në përputhje me nenin 8, pika 3, kreu II të kësaj rregulloreje.

Neni 6

Detyrimi për të investiguar

1. Një investigim i sigurisë detare nga ana e AKIAIHD-së do të kryhet për çdo aksident/incident shumë të rëndë detar, që:

- a) përfshin një anije që mban flamurin e saj, pavarësisht ku ndodh aksidenti/incidenti;
- b) ndodh brenda detit të tij territorial dhe ujërave të brendshme, siç përcaktohet në nenin 2, pika 1.b të kësaj rregulloreje, pavarësisht nga flamuri i anijeve të përfshira në aksident/incident;
- c) përfshin një interes thelbësor të Republikës së Shqipërisë, pavarësisht nga vendndodhja e aksidentit/incidentit dhe nga flamuri i anijes të përfshirë.

2. AKIAIHD-ja duhet të kryejë një investigim për çdo aksident/incident që ka sjellë një efekt të madh e të dëmshëm në mjedis dhe kur gjykon se një investigim i tillë mund të ndihmojë në përcaktimin se çfarë ndryshimesh në këtë rregullore mund të jenë të dëshirueshme.

3. Në vendimet e përmendura në nënparagrafët e mësipërm të këtij neni, AKIAIHD-ja do të marrë parasysh seriozitetin e aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar, llojin e anijes dhe/ose ngarkesës së përfshirë, ndikimin mjedisor dhe potencialin që gjetjet e investigimit të sigurisë të çojnë në parandalimin e aksidenteve/incidenteve të ardhshme.

4. Fusha e zbatimit dhe masat praktike për kryerjen e investigimit do të përcaktohen nga njësitë organizative përgjegjëse për investigimin të autoritetit drejtues të investigimit në bashkëpunim me njësitë organizative përgjegjëse për investigimin, të autoritetit tjetër thelbësisht të interesuar, në atë mënyrë që i duket më e favorshme për arritjen e objektivit të kësaj rregulloreje dhe me synimin për të parandaluar aksidentet/incidentet e ardhshme.

5. AKIAIHD-ja duhet të kryejë investigim nga ana e ose përmes një apo disa personave posaçërisht të kualifikuar në raste aksidentesh/incidentesh në det të hapur.

Një investigim sigurie duhet të fillojë sa më shpejt që të jetë e mundur pasi të ndodhë aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar dhe, në çdo rast, jo më vonë se dy muaj pas ndodhjes së tij.

Neni 7

Detyrimi për njoftim

1. Kur ndodh një aksident/incident në fushën e transportit detar, kapiteni i anijes, agjenti detar, Kapitenaria e Portit dhe çdo autoritet tjetër ose subjekt i tretë që ka dijeni, janë të detyruar të njoftojnë menjëherë AKIAIHD-në, duke specifikuar sa të jetë e mundur:

- a) emrin e anijes;
- b) numrin IMO;
- c) flamurin e regjistrimit;
- d) vendin ku ndodhet anija;
- e) rrethanat në të cilat ndodhi ngjarja dhe shkaqet.

Neni 8

Njoftimi për autoritetet e tjera të interesuara

1. Kur ndodh një aksident/incident në fushën e transportit detar brenda territorit, sipas nenit 2, pika 1.b, të kësaj rregulloreje, AKIAIHD-ja dhe shteti i flamurit duhet të njoftojnë njëri-tjetrin dhe ndërmjet tyre të njoftojnë autoritetet e tjera thelbësisht të interesuara sa më shpejt që të jetë e mundur në mënyrë të arsyeshme.

2. Kur një aksident/incident në fushën e transportit detar ndodh në det të hapur ose në një zonë ekonomike ekskluzive, shteti i flamurit të një anijeje(ve) të përfshirë, duhet të njoftojë autoritetet e tjera të interesuara sa më shpejt që të jetë e mundur praktikisht.

3. Njoftimi nuk do të vonohet për shkak të mungesës së informacionit të plotë.

4. Njoftimi, sipas këtij neni, duhet të përmbajë, sa më shumë të jetë e mundur, informacionin vijues aq sa është siguruar:

- a) emrin e anijes dhe shteti i flamurit të saj;
- b) numrin e IMO-s;
- c) natyrën e aksidentit detar;
- d) vendndodhjen e aksidentit detar;
- e) koha dhe data e aksidentit detar;
- f) numrin e personave të lënduar rëndë ose të vrarë;
- g) pasojat e aksidentit detar për individët, pronën dhe mjedisin;
- h) identifikimin e çdo anijeje tjetër të përfshirë.

Neni 9

Drejtimi dhe bashkëpunimi me autoritet e tjera

1. AKIAIHD-ja koordinon në nivelin e nevojshëm aktivitetin e investigimit me njësitë organizative përgjegjëse për investigimin të autoriteteve të tjera thelbësisht të interesuara, për arritjen e qëllimeve të investigimit me standardet më të larta.

2. Çdo aksident/incident në fushën e transportit detar i nënshtrohet investigimit të kryer nga një autoritet investigues kompetent, megjithatë si rezultat i një negociate me autoritetin tjetër thelbësisht të interesuar mund të vendoset që investigimi tërësor ose detyra të caktuara të kryhen së bashku nën drejtimin e autoriteteve investiguese të cilat duhet të dakordësojnë në një kohë të shpejtë çështjet mbi procedurat që do të ndiqen. Autoriteti tjetër thelbësisht i interesuar do të ketë të drejta dhe akses të barabartë ndaj dëshmitarëve dhe provave si autoriteti që drejton investigimin.

3. Pjesëmarrja duhet të përfshijë lejimin e përfaqësuesve të shtetit thelbësisht të interesuar në:

- a) intervistimin e dëshmitarëve;
- b) vëzhgojnë dhe shqyrtojnë provat dhe bëjnë kopje të dokumenteve;
- c) bëjnë parashtrësia në lidhje me provat, komentojnë dhe pasqyrojnë siç duhet pikëpamjet e tyre në raportin përfundimtar; dhe
- d) pajisen me draftin dhe raportet përfundimtare në lidhje me hetimin e sigurisë detare.

3.1 Gjithashtu, në rast mosmarrëveshjeje, autoriteti tjetër ka të drejtë të kërkojë që këndvështrimi i tij të merret në konsideratë nga autoriteti që drejton investigimin.

3.2 Megjithatë, në rast se investigimi nuk fillon ose ka një dallim të konsiderueshëm opinionesh, kryetari i AKIAIHD-së mund të vendosë që aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar të hetohen prej tij.

4. Duke ruajtur të drejtën e investigimit të pavarur, në rast aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar brenda territorit, sipas nenit 2, pika 1.b të kësaj rregulloreje, AKIAIHD-ja dhe autoriteti tjetër thelbësisht i interesuar do të negociojnë në kohë të shpejtë për një marrëveshje të përbashkët i cili do jetë autoriteti drejtues i investigimit.

5. Duke ruajtur të drejtën e investigimit të pavarur, në rast aksidenti ose incidenti detar në det të hapur ose në zonën ekonomike ekskluzive që përfshin më shumë se një shtet të flamurit, autoritetet do të negociojnë në kohë të shpejtë për një marrëveshje të përbashkët se cili do të jetë autoriteti drejtues i investigimit.

6. Autoritetet investiguese të interesuara, bazuar në legjislacionin e zbatueshëm, mund të vendosin që drejtimi i investigimit ose detyra të caktuara të kryhen nga një autoritet tjetër.

7. Përpara arritjes së një marrëveshje me negociatë ose nëse një marrëveshje e tillë nuk është arritur autoriteti investigues qëndron përgjegjës për investigimin e sigurisë detare.

8. Kur një traget (*ro-ro ferry*) ose mjet pasagjerësh me shpejtësi të lartë përfshihet në një aksident/incident detar, procedura e investigimit të sigurisë do të nisë nga autoriteti në detin territorial ose ujërat e brendshme të të cilit, siç përcaktohet në UNCLOS (Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit), ndodh aksidenti/incidenti ose nëse ndodh në ujëra të tjera, nga autoriteti i fundit i shtetit tjetër i vizituar nga ai traget ose mjet lundrues. Ky autoritet i shtetit tjetër do të jetë përgjegjës për investigimin dhe koordinimin me autoritetet e tjera thelbësisht të interesuara derisa të bihet dakord reciprokisht se cili prej tyre do të jetë autoriteti drejtues i investigimit.

Neni 10

Faktorët që duhen marrë parasysh kur synohet marrëveshje sipas nenit 8

1. Kur shteti(et) e flamurit, një shtet bregdetar (nëse është i përfshirë) ose shtet tjetër thelbësisht i interesuar po synojnë të arrijnë marrëveshje, në përputhje me nenin 8, se cili autoritet i shtetit apo shteteve do të jenë autoriteti investigues i sigurisë detare, duhet të merren parasysh faktorët e mëposhtëm:

a) nëse aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar ka ndodhur në territorin, duke përfshirë detin territorial, të një shteti;

b) nëse anija(et) e përfshirë në një aksident/incident në fushën e transportit detar që ndodh në det të hapur, ose në zonën ekskluzive ekonomike, lundrojnë më pas në detin territorial të një shteti;

c) burimet dhe angazhimin e kërkuar nga shteti i flamurit dhe shtetet e tjera të interesuara në thelb;

d) fushëveprimin e mundshëm të investigimit të sigurisë detare dhe aftësinë e shtetit të flamurit ose të një shteti tjetër thelbësisht të interesuar për të përmbushur atë fushë;

e) nevojën e investiguesit(ve) që kryejnë një investigim të sigurisë detare për të pasur akses në prova dhe për të marrë në konsideratë shtetin ose shtetet më mirë të vendosura për të lehtësuar aksesin në prova;

f) çdo efekt negativ të perceptuar ose aktual të aksidentit/incidentit detar në shtetet e tjera;

g) kombësia e ekuipazhit, pasagjerëve dhe personave të tjerë të prekur nga aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar.

Neni 11

Investigimi paralel

Investigimi paralel ndërmjet autoriteteve për të njëjtin aksident/incident në fushën e transportit detar do të kufizohet rreptësisht në raste përjashtimore. Autoritetet që kryejnë investigime paralele duhet të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin dhe në veçanti, njësitë organizative përgjegjëse për investigimin të përfshira, duhet të shkëmbejnë çdo informacion përkatës të mbledhur gjatë investigimit të tyre, të shkurtojnë kohën e investigimit, të shmangin deklaratat kontradiktore të dëshmitarëve dhe

aksesin në prova, për të arritur sa më shpejt në përfundime të përbashkëta. Palët do të njoftojnë autoritetin përgjegjës të Bashkimit Evropian.

Neni 12

Korniza e bashkëpunimit institucional

1. AKIAIHD-ja do të jetë në bashkëpunim të përhershëm dhe të ngushtë me autoritetet e tjera investiguese duke u mundësuar edhe trupave të investigimit të autoritetit(ve) thelbësisht të interesuara të bashkëpunojnë në një nivel të gjerë për arritjen e objektivave të kësaj rregulloreje.

2. Brenda kuadrit permanent dhe të ngushtë të bashkëpunimit me shtetet thelbësisht të interesuara, AKIAIHD-ja do të synojë, në veçanti, praktikat më të mira të bashkëpunimit me qëllimin që të:

a) mundësojë shpërndarjen e instalacioneve, objekteve dhe pajisjeve për investigimin teknik të mbetjeve dhe pajisjeve të anijes, dhe objekteve të tjera të rëndësishme për investigimin e sigurisë, duke përfshirë nxjerrjen dhe vlerësimin e informacionit nga VDR-ja dhe pajisje të tjera elektronike;

b) t'i ofrojnë njëri-tjetrit bashkëpunimin teknik ose ekspertizën e nevojshme për të ndërmarrë detyra specifike;

c) të marrë dhe të ndajë informacione të rëndësishme për analizimin e të dhënave të aksidenteve/incidenteve dhe dhënien e rekomandimeve të duhura të sigurisë në nivel të Bashkimit Evropian;

d) të hartojë parime të përbashkëta për ndjekjen e rekomandimeve të sigurisë dhe përshtatjen e metodave investiguese për zhvillimin e progresit teknik dhe shkencor;

e) të menaxhojë siç duhet sinjalizimet paraprake kur mendon se nevojitet veprim urgjent;

ë) të vendos rregullat e konfidencialitetit për shpërndarjen e dëshmimeve të dëshmitarëve dhe përpunimin e të dhënave dhe të shënimeve duke përfshirë marrëdhëniet me vendet/palët e treta;

f) të organizojë ku dhe kur është e përshtatshme aktivitete trajnimi përkatëse për investiguesit;

g) të nxisë bashkëpunimin me autoritetin(et) thelbësisht të interesuara dhe me organizatat ndërkombëtare të investigimit të aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar;

gj) t'u sigurojë trupave investiguese që kryejnë investigime sigurie çdo informacion përkatës.

Neni 13

Kostot e investigimit

1. Kur investigimet e sigurisë përfshijnë dy ose më shumë autoritete, aktivitetet përkatëse do të jenë pa pagesë.

2. Kur i kërkohet asistencë një autoriteti të tretë që nuk është i përfshirë në investigimin e sigurisë, sipas nenit 8, pika 5 të kësaj rregulloreje, autoriteti(et) do të bien dakord për rimbursimin e kostove të kryera.

Neni 14

Parimet e investigimit të aksidenteve/incidenteve detare

1. Investigimi i sigurisë ndjek qëllimin e parandalimit dhe reduktimit të aksidenteve/incidenteve të ardhshme në fushën e transporti detar, duke përfshirë reduktimin e pasojave të rënda si humbja e jetëve, mbytja e anijes dhe ndotja e mjedisit detar.

2. Mbështetur në parimin e pikës 1 të këtij neni, trupa investiguese duhet të ndjekë një metodologji të qartë investigimi për të identifikuar shkaqet dhe faktorët që shkaktuan aksidentin/incidentin në fushën e transporti detar, duke investiguar përtej fakteve dhe provave të menjëhershme ashtu dhe

dështimet, dhe identifikimin e kushteve thelbësore në të gjithë zinxhirin, të cilat mund të shkaktojnë këto dukuri në të ardhmen.

3. AKIAIHD-ja merr parasysh rekomandimet ose instrumentet e rëndësishme për kryerjen e një investigimi të sigurisë detare të publikuara nga Organizata Ndërkombëtare e Punës.

4. AKIAIHD-ja merr parasysh procedurat e menaxhimit të sigurisë dhe politikën e sigurisë së operatorit të një anijeje në kuptim të Kodit ISM.

Neni 15

Gatishmëria operationale

1. AKIAIHD-ja do të ruajë gatishmërinë dhe do të planifikojë paraprakisht për të siguruar që vonesat e panevojshme, pas njoftimit dhe gjatë fillimit të çdo investigimi, të mos ndodhin si rezultat i mungesës së informacionit përkatës.

Një plan i tillë gatishmërie duhet të sigurojë që burimet dhe procedurat janë, për aq sa është e mundur, menjëherë në dispozicion për të përmbushur kërkesat, duke përfshirë investigues të mjaftueshëm të kualifikuar dhe çdo koordinim të nevojshëm, në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar, për të mundësuar që veprimet fillestare për gatishmërinë ose njohuritë të ndërmerren menjëherë pas njoftimit të parë të një aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar.

2. Marrëveshjet do të realizohen për të siguruar marrjen e menjëhershme të njoftimeve të aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar nga trupa investiguese e aksidentit në baza njëzet e katër orëshe.

Neni 16

Vlerësimi fillestar dhe reagimi

1. Me marrjen e njoftimit, AKIAIHD-ja duhet të vlerësojë situatën. Vlerësimi fillestar është shumë i rëndësishëm për të mbledhur një panoramë sa më shpejt të jetë e mundur, për të minimizuar humbjen e mundshme të provave dhe për të përcaktuar fushën e informacionit të kërkuar për të vendosur mbi veprimin e duhur.

2. Ky vlerësim, sipas pikës 1 më sipër, përfshin, për aq sa është e mundur, një kuptim në:

- ngjarjet e përgjithshme;
- afatet kyçe;
- personeli i përfshirë; dhe
- kategoria e ngjarjes.

Ndër të tjera mund të merren parasysh edhe për sa vijon për të vendosur se cilat aksidente/incidente në fushën e transportit detar jo shumë serioze do të hetohen:

- vlera e mundshme e sigurisë që mund të arrihet duke e kryer një investigim;
- profili publik i aksidentit;
- nëse aksidenti është pjesë e një tendence të identifikueshme;
- pasojat e mundshme të aksidentit/incidentit;
- shtrirja e burimeve të disponueshme dhe të parashikuara për të qenë të disponueshme në rast të mbivendosjes së prioriteteve dhe shtrirja e çdo ngërçi investigues;
- çdo rrezik që lidhet me mosinvestigimin;

- lëndime serioze që ndodhin në bord për ekuipazhin dhe/ose pasagjerët;
- ndotja e zonave të ndjeshme ndaj mjedisit;
- anijet i nënshtrohen dëmtimeve të konsiderueshme strukturore;
- aksidente që pengojnë ose kanë potencialin të ndërpresin operacionet kryesore të portuale.

3. Pas marrjes së një vendimi për hetimin e një aksidenti të rëndë ose një aksidenti/incidenti tjetër në fushën e transportit detar, sipas nenit 5 të kësaj rregulloreje, investigimi zakonisht duhet të kryhet me të njëjtën shpejtësi si ai për një aksident shumë të rëndë.

Kur do të kryhet një investigim, njësitë organizative të investigimit do të ndërmarrin veprime të menjëhershme, për aq sa është e mundur, për të siguruar ruajtjen e provave, koordinimin me palët e tjera thelbësisht të interesuara dhe caktimin e një shteti kryesues të investigimit.

Neni 17

Metodat, mjetet, masat dhe administrimi i provave

1. Njësitë organizative të investigimit do të investigojnë të gjitha faktet dhe do të vlerësojnë të gjitha rrethanat e nevojshme për zbardhjen e aksidentit/incidentit detar. Njësia investiguese përcakton në mënyrë të pavarur llojin, qëllimin dhe shtrirjen e investigimit, dhe zhvillon një strategji për drejtimin dhe kohën e investigimit.

2. Një investigim i sigurisë detare nuk duhet të vonojë në mënyrë të panevojshme një anije për mbledhjen e provave prej saj ose të largojë dokumentet ose pajisjet origjinale, përveç rasteve kur kjo është thelbësore për qëllimet e investigimit të sigurisë detare.

3. Në përputhje me klauzolat e konfidencialitetit, investiguesi(t) që kryejnë një investigim të sigurisë detare duhet të sigurojnë të dhënat e intervistave dhe provat e tjera të mbledhura gjatë një investigimi të sigurisë detare në një mënyrë që parandalon aksesin e personave që nuk e kërkojnë atë për qëllime të investigimit.

4. Procedura që do të ndiqet nga investiguesi(t) duhet të jetë e mjaftueshme për të eliminuar pasigurinë dhe paqartësinë në masën maksimale të mundshme dhe kështu të mundësojë që të bëhen vlerësime të forta logjike të asaj që çoi në aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar.

5. Një nga veprimet e para është këqyrja e vendit dhe inspektimi i vendit ku mund të kenë ardhur pasoja të tjera, i cili është një veprim i rëndësishëm që shërben për të kuptuar dhe sqaruar rrethanat që janë të rëndësishme për mekanizimin e ngjarjes së ndodhur dhe faktorë të tjerë ndikues nga të gjitha fushat.

Nga këqyrja dhe inspektimi i vendit do të synohet:

- a) të krijohet një ide e qartë për rrethanat dhe faktorët e tjerë që mund të ndikojnë në ngjarje;
- b) të zbulojnë, sistemojnë dhe ruajnë provat;
- c) mbi këtë bazë të krijojë një kuadër të plotë rrethanash dhe faktorësh ndikues;
- d) të përcaktojë personat që duhet të dëshmojnë dhe të administrojë provat përkatëse;
- e) në raste urgjente dhe/ose ekziston rreziku që disa prova të humbasin ose të mos jenë më të aksesueshme të kryejnë sigurimin e provës(ave).

5.1 Kur nuk ka qenë e mundur të fiksohet vendi, do të merren masa, kur është e mundur, për të marrë dokumentacionin e duhur të vendit të ngjarjes, për shembull: me fotografi, regjistrime audio-vizuale, skica ose çdo mjet tjetër në dispozicion me qëllim të mbledhjes së provave të rëndësishme dhe ndoshta rikrijimi i rrethanave në një fazë të mëvonshme.

6. Çështje të rëndësishme që duhen adresuar gjatë këqyrjes dhe inspektimit:

- Ku ka ndodhur aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar dhe ku është vendi ku mund të kenë ardhur pasoja të tjera?
- Kur ndodhi?
- Cilat janë rrethanat?

- Cilat janë shkaqet dhe cilët faktorë të tjerë mund të kenë ndikuar?
- Cilat janë pasojat?
- Cilat janë provat materiale, elektronike që do të mblidhen dhe personat që mund të dëshmojnë?

7. Masat e grumbullimit të provave përfshijnë:

a) ruajtjen e të gjitha informacioneve nga grafikët, regjistrat, regjistrimet elektronike dhe magnetike dhe kasetat video, duke përfshirë informacionin nga VDR-ja dhe pajisje të tjera elektronike në lidhje me periudhën para, gjatë dhe pas një aksidenti/incidenti;

b) të parandalojnë mbishkrimin ose ndryshimin tjetër të një informacioni të tillë;

c) të parandalojnë ndërhyrjen me çdo pajisje tjetër që mund të konsiderohet në mënyrë të arsyeshme e rëndësishme për investigimin e sigurisë së aksidentit/incidentit;

d) të mbledhë dhe të ruajë të gjitha provat në mënyrë të shpejtë për qëllimet e investigimit të sigurisë.

8. Njësitë organizative të investigimit të autoritetit(eve) thelbësisht të interesuara duhet t'i ofrojnë mbështetje autoritetit kryesor investigues, në kohën e duhur, në masën e mundshme.

9. Njësitë organizative të investigimit do të emërojnë një investigator për të kryer investigimin, për të vendosur burimet e duhura dhe për të filluar mbledhjen e provave sa më shpejt të jetë e mundur, pasi cilësia e provave, veçanërisht duke u mbështetur në saktësinë e kujtesës njerëzore, mund të përkeqësohet me shpejtësi në kohë dhe gjithashtu në njohjen që çdo anije e përfshirë në një aksident/incident në fushën e transportit detar nuk duhet të vonohet më shumë se sa është absolutisht e nevojshme nga nevoja për të mbledhur prova. Investiguesit duhet të bëjnë kopje të dokumenteve aty ku është e mundur.

10. Gjatë fazës fillestare të çdo investigimi, investiguesit do të mbledhin sa më shumë nga provat përkatëse të jetë e mundur që mund të ndihmojnë në kuptimin e aksidentit/incidentit dhe përcaktimin e shkaqeve të tij, duke mbajtur parasysh gjerësinë e mundshme të çdo investigimi.

11. Përveç asaj të fituar gjatë fazës fillestare të njoftimit, investiguesit duhet të marrin informacionin e duhur të sfondit dhe referencës. Këtu mund të përfshihen prova ose të dhëna të kërkuara nga çdo sistem monitorimi, nga kontrolli i sistemit të trafikut, nga administrata detare, nga shërbimet e shpëtimit, nga kompania e transportit detar dhe anija e aksidentuar.

12. Kur është e përshtatshme, organi investigues do të kërkojë bazat e të dhënave, duke përfshirë atë të Platformës Evropiane të Informacionit për Aksidentet Detare dhe burime të tjera informacioni për të ndihmuar në identifikimin e çështjeve të mundshme të sigurisë që mund të jenë të rëndësishme për aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar nën investigim.

13. Kur është e pajisur me VDR (regjistruesi i të dhënave të udhëtimit), investiguesit duhet të bëjnë çdo përpjekje për të marrë dhe ruajtur informacionin e regjistruar në të. Në veçanti, ata do të ndërmarrin veprime të hershme për të siguruar që VDR-ja të "ruhet" për të parandaluar mbishkrimin e tij. Ata gjithashtu do të bëjnë çdo përpjekje për të marrë çdo informacion përkatës nga burime elektronike, si në anije ashtu edhe në breg. Ata do të shqyrtojnë, sipas radhës që e shohin të përshtatshme, çdo dokument, procedurë dhe regjistrim të disponueshëm, përkatës.

14. Intervistat kryhen me të gjithë dëshmitarët në dispozicion që konsiderohen nga njësitë organizative të investigimit si relevant. Investiguesit duhet të identifikojnë se cilët dëshmitarë dëshirojnë të intervistojnë fillimisht dhe të zhvillojnë një plan intervistimi. Ky plan, ndër të tjera, do të marrë parasysh lodhjen (si të dëshmitarit ashtu edhe të investiguesit), brishtësinë e provave njerëzore dhe lëvizjet e synuara të dëshmitarëve të mundshëm.

Dëshmitarët e mundshëm mund të përfshijnë, ndër të tjera:

- personat e përfshirë drejtpërdrejt në aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar dhe pasojat e tij;
- dëshmitarët okularë të aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar;
- personeli i reagimit emergjent;

- personeli i kompanisë, zyrtarët e portit, projektuesit, ekspertët teknikë të personelit të riparimit.

Nëse nuk është e mundur të komunikohet drejtpërdrejt me disa dëshmitarë, njësitë organizative të investigimit do të ndërmarrin hapa për të siguruar provat me mjete të tjera.

Provat mund të merren prej tyre nëpërmjet intervistave telefonike ose duke kërkuar nga investiguesit e tjerë të trajnuar për sigurinë që të kryejnë intervistën në emër të autoritetit kryesues investigues. Në rastin e fundit, personi që kryen intervistën do të duhet të informohet me kujdes nga investiguesi që kryen investigimin. Shumë dëshmitarë kryesorë mund të kenë nevojë të riintervistohen ndoshta më shumë se një herë.

15. Faktorët njerëzorë përbëjnë një pjesë integrale të shumicës së investigimeve. Informacioni do të verifikohet sa herë që është e mundur. Deklaratat e bëra nga dëshmitarë të ndryshëm mund të bien ndesh dhe mund të nevojiten prova të tjera mbështetëse. Suksesi i investigimit të faktorëve njerëzorë varet kryesisht nga lloji dhe cilësia e informacionit të mbledhur dhe për t'u siguruar që të gjitha faktet relevante janë të zbuluara dhe duke qenë se nuk ka dy dukuri të njëjta, duhet të adresohen pyetjet e gjera "kush", "çfarë", do të pyeten "kur", "si" dhe "pse". Si rregull, investiguesi duhet të jetë tepër gjithëpërfshirës në mbledhjen e informacionit fillimisht dhe të lërë mënjatë të dhënat e tepërta gjatë zhvillimit të investigimit.

16. Nëse është e nevojshme, organi i investigimit do të duhet të sigurojë disa prova fizike në veçanti për të marrë një ekzaminim shkencor, inspektim ose testim në breg. Nga trupa investiguese duhet mbajtur parasysh se në këto raste kalimi i kohës mund të dëmtojë provat e disponueshme dhe për rrjedhojë të vazhdohet me marrjen e tyre sa më shpejt të jetë e nevojshme. Përpara heqjes, këto dëshmi duhet të fotografohen nëse është e mundur në vend. Heqja dhe ruajtja e tyre do të bëhet me të gjitha masat e duhura për të shmangur ndikimin në ekzaminimin e tyre.

17. Nëse ato duket se janë të rëndësishme për ndodhinë si pjesë e investigimit të tyre, trupave investiguese mund t'u duhet të kryejnë ose të urdhërojnë ekzaminimin e specializuar, veçanërisht ekzaminimin teknik të anijes dhe të sistemeve, dhe pajisjeve të ndryshme në bord, nëse është e nevojshme, nga ekspertët e duhur.

18. Gjatë mbledhjes së provave, organet hetimore do të përpiqen të identifikojnë çdo provë që mund të mungojë.

Neni 18 Analiza

1. Pas mbledhjes së provave dhe të dhënave shtesë të lidhura me to, njësitë organizative të investigimit të AKIAIHD-së, në bashkëpunim me autoritete të tjera thelbësisht të interesuara sipas rastit, do t'i analizojnë ato me qëllim identifikimin e faktorëve shkakësorë e kontribues dhe për të analizuar të gjitha versionet e mundshme. Në këtë drejtim, investiguesit do të marrin parasysh vlerën e ndryshueshme të provave që ata kanë mbledhur dhe do të marrin në konsideratë mënyrën më të mirë për të zgjidhur çdo paqartësi apo konflikt provash.

2. Në parim investigimet e sigurisë duhet të shërbejnë si një mjet për të identifikuar jo vetëm faktorët shkakësorë të menjëhershëm, por edhe kushtet që mund të jenë të pranishme në të gjithë procesin operacional. Për të arritur këtë, analiza e provave të mbledhura duhet të jetë e plotë dhe përsëritëse.

3. Nëse një boshllëk informacioni nuk mund të zgjidhet dhe plotësohet me analizë logjike dhe supozime të arsyeshme, këto analiza dhe supozime duhet të bëhen të qarta në formulimin e raportit. Një mjet i dobishëm në këtë proces mund të jetë identifikimi i të gjitha opsioneve dhe reduktimi i tyre analitik për të arritur hipotezat më të mundshme.

Neni 19

Përditësimi

AKIAIHD-ja do të përpiqet të përcaktojë detajet e veprimeve të ndërmarra në përgjigje të rekomandimeve të sigurisë.

Neni 20

Rihapja e një hetimi

1. Në rast se AKIAIHD-ja ka përfunduar një investigim për sigurinë detare, duhet të rishqyrtojë gjetjet e saj dhe të konsiderojë rihapjen e investigimit kur paraqiten prova të reja, të cilat mund të ndryshojnë materialisht analizën dhe përfundimet e arritura.

2. Kur prova të reja të rëndësishme në lidhje me ndonjë aksident/incident në fushën e transportit detar i paraqiten AKIAIHD-së, që ka përfunduar një investigim të sigurisë detare, provat duhet të vlerësohen plotësisht dhe t'u referohen autoriteteve të tjera thelbësisht të interesuara për informacionin e duhur.

Neni 21

Sanksionet

Për shkeljet e dispozitave të kësaj rregulloreje, aplikohen gjoba dhe sanksione në përputhje me legjislacionin në fushën e transportit detar dhe të kundërvajtjeve administrative në Republikën e Shqipërisë.

Neni 22

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ANEKS 1

LLOJET E AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE TË CILAT DUHET T'I NJOFTOHEN AKIAIHD-së MENJËHERË DHE ME MJETET MË TË SHPEJTA NË DISPOZICION

1.1 Një aksident që rezulton me vdekjen e një personi ose lëndimin e rëndë të dy ose më shumë personave të linjave hekurudhore elektrike

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një aksident, që përfshin mjetet hekurudhore në lëvizje ose që lidhet drejtpërdrejt me funksionimin e një treni (i cili nuk është një aksident kalimi në nivel), i cili rezulton në:</p> <ul style="list-style-type: none">- vdekjen e një personi; <p>Shembull 1. Një tren pasagjerësh godet pjesën e pasme të një treni të ndaluar. Drejtuesi i trenit të pasagjerëve ka humbur jetën dhe gjashtë pasagjerë kanë marrë lëndime, si pasojë e të cilave janë dërguar në spital.</p> <p>Shembull 2. Makinisti vdes nga goditja elektrike pasi ka prekur linjën elektrike të hekurudhës gjatë inspektimit të trenit; ose</p> <ul style="list-style-type: none">- lëndim i rëndë i dy ose më shumë personave, duke përfshirë vdekjet ose lëndimet e shumta serioze.	<p>Vdekje ose lëndim i rëndë:</p> <ul style="list-style-type: none">- i një personi ose i personelit të një operatori hekurudhor, si rezultat i një aksidenti që nuk përfshin lëvizjen e mjeteve hekurudhore. <p>Shembull 1. Një pasagjer i moshuar bie nga një shkallë lëvizëse mbi një person tjetër. Të dy personat pësojnë thyerje të gjymtyrëve (nuk përfshihet treni në lëvizje).</p> <p>Shembull 2. Një punonjës i mirëmbajtjes bie në kontakt me korrentin e përcjellësit hekurudhor dhe vdes nga goditja elektrike (asnjë tren i përfshirë).</p> <p>Shembull 3. Gjatë kryerjes së një aktiviteti pune, një punonjës i mirëmbajtjes bie nga platforma e një mjeti hekurudhor të ndaluar:</p>

<p>Shembull 3. Një tren gjatë ecjes godet një shtyllë skele e cila është shkëputur nga një strukturë ngjitur me hekurudhën, duke rezultuar në një lëndim të rëndë të pasagjerëve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si pasojë e daljes nga shinat ose përplasjes; - për këmbësorët në rrugë; - si pasojë e goditjes elektrike nga një tren gjatë ecjes. <p>Shembull 4. Linja ajrore prishet kur pantografi ngrihet duke shkaktuar lëndim fatal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - për pasagjerët që bien nën ose anash trenave në lëvizje; - për personelin hekurudhor që goditet nga një tren në ecje. 	<ul style="list-style-type: none"> - të një personi, si rezultat (sipas mendimit të operatorit që njofton ngjarjen) të: - vetëvrasjes; - tentativës për vetëvrasje; - shkeljes së qëllimshme; - sulmit; - shkaqeve natyrore. <p>Shembull 4. Dy të rinj kanë shkelur linjën hekurudhore dhe po bëjnë mbishkrime në murin e argjinaturës. Ata janë goditur nga një tren.</p> <p>Shembull 5. Një pasagjer sëmuret dhe vdes për shkak natyrorë ndërsa është në një tren në lëvizje.</p> <p>Shembull 6. Një person goditet nga një tren ndërsa është në trasenë hekurudhore pa autorizim (shkelje e qëllimshme).</p>
--	---

1.2 Një aksident në një kalim në nivel që përfshin mjetet hekurudhore dhe rezulton me vdekjen e një personi ose lëndim të rëndë të një personi

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një aksident në një kalim të nivelit që përfshin një tren, dhe</p> <ul style="list-style-type: none"> - një automjet; ose - një çiklist; ose - një këmbësor; duke rezultuar në - vdekja e një personi; ose - lëndim i rëndë i një personi; <p>Shembull 1. Një tren godet një automjet në një kalim në nivel të lejuar. Drejtuesi i mjetit humb jetën dhe pasagjeri i tij pëson lëndime të rënda.</p> <p>Shembull 2. Një tren godet dhe vret një person në një kalim këmbësorësh.</p> <p>Shembull 3. Një tren godet një automjet rrugor në një kalim të nivelit dhe del nga shinat, duke çuar në vdekje të pasagjerëve dhe/ose stafit.</p> <p>Shembull 4. Një person kalon me semafor të kuq ndërsa një tren afrohet dhe ka plagosje të rënda.</p> <p>Shembull 6. Dy pasagjerë ecin pa vëmendje përpara një treni në një kalim në nivel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aksidentet e trafikut rrugor në kalimet në nivel që nuk përfshijnë trenin. <p>Shembull 1. Dy makina përplasen në një kalim në nivel, nuk ka dëmtime në pajisjet e kalimit në nivel dhe siguria e linjës nuk cenohet (aksident trafiku rrugor).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vetëvrasje të dyshuara ose tentative. <p>Shembull 2. Një person kalon barrierat dhe qëndron në shina, ku goditet dhe vritet nga një tren. Hetimet e bëra në vendngjarje nga policia tregojnë se personi kishte për qëllim të vriste veten (dyshohet për vetëvrasje).</p>

1.3 Një përplasje ndërmjet mjeteve hekurudhore që shkakton dëme ose bllokun një linjë që ishte e hapur për trafikun hekurudhor në momentin e përplasjes

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Të gjitha përplasjet që shkaktojnë dëme në mjetet hekurudhore ose të infrastrukturës, ose bllokojnë një linjë trafikun hekurudhor, duke përfshirë përplasjet me mjetet rrugore të cilat shkaktojnë dëme në mjetet hekurudhore ose infrastrukturë, ose bllokojnë një linjë të hapur për trafik.</p> <p>Shembull 1. Një tren pasagjerësh përplaslet në pjesën e pasme të një treni mallrash, i cili nuk është larguar mjaftueshëm nga linja kryesore. Nuk ka viktima apo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Një përplasje që ndodh ndërmjet trenit dhe automjetit ku asnjëra nuk pëson dëmtim që kërkon riparim përpara se makina të mund të përdoret ose të zhvendoset (përplasje e lehtë). - Përplasjet anësore të cilat nuk bllokojnë trafikun hekurudhor. <p>Shembull. Një tren përplaslet me vagonët e fundit të një treni që sapo nis. Përplasia ka qenë me shpejtësi të</p>

<p>lëndime serioze, por lokomotiva dhe dy vagonë në trenin e pasagjerëve dhe tetë vagonë në trenin e mallrave janë dëmtuar aq sa do të kenë nevojë për riparim para se të mund të zhvendosen ose përdoren.</p> <p>Shembull 2. Dy mjete hekurudhore dhe rrugore përplasen, dhe njëra është e dëmtuar dhe duhet hequr duke përdorur një vinç.</p>	<p>ngadaltë dhe nuk bllokun asnjë linjë. Vagonët pësuan disa gërvishtje të vogla të cilat nuk e penguan lëvizjen e tyre (përplasje e lehtë anësore).</p>
---	--

1.4 Një dalje nga shinat e mjeteve hekurudhore

Njoftohet	Nuk njoftohet
<ul style="list-style-type: none"> - Daljet nga shinat në linjat e hapura për trafik; - Daljet nga shinat ku mjeti(et) bllokojnë linjën hekurudhore; - Daljet nga shinat e mjeteve hekurudhore apo vinçave që bllokojnë linjën hekurudhore. <p>Shembull 1. Një mjet hekurudhor del nga shinat dhe ndalet në linjën ngjitur e cila është e hapur për trafik.</p> <p>Shembull 2. Një tren pasagjerësh kalon nëpër disa pika të vendosura gabimisht ndërsa del nga një stacion dhe del nga shinat me shpejtësi të ngadaltë. Nuk ka të lënduar, por del nga shinat.</p> <p>Shembull 3. Gjatë një operacioni manovrimi në një linjë dy vagonë dalin nga shinat dhe trafiku bllokohet.</p>	<p>Daljet nga shinat por nuk pengojnë trafikun hekurudhor.</p> <p>Shembull 1. Dy vagonë të një treni mallrash dalin nga shinat, nuk ka të lënduar dhe trafiku nuk bllokohet.</p> <p>Shembull 2. Një tren mallrash ka vagonë të dalë nga shinat. Pjesa e përparme e trenit nuk ka dalë nga shinat. Vagonët e dalë nga shinat janë brenda linjës hekurudhore por pa e dëmtuar atë.</p> <p>Daljet nga shinat në punimet e mirëmbajtjes në të cilat mjeti(et) e dalë nga shinat nuk pengojnë linjën për trafik, duke përfshirë:</p> <ul style="list-style-type: none"> - daljen nga shinat e vagonëve të çakëllit gjatë shkarkimit të çakëllit; - daljen nga shinat e makinerive të mirëmbajtjes; - daljen nga shinat e një vinçi të montuar në shina gjatë ngritjes ose udhëtimit; - daljen nga shinat për shkak të gjendjes së përkohshme të linjës hekurudhore që lidhet me punën mirëmbajtëse që po kryhet; - daljen nga shinat për shkak të funksionimit të gabuar të sinjalizimit. <p>Shembull 3. Një makinë ngjeshëse del nga shinat, por nuk prish linjën ngjitur e cila është e hapur për trafik dhe nuk i shkaktohet asnjë dëmtim infrastrukturës apo makinerisë.</p>

1.5 Një përplasje e trenit me një mekanizëm ndalues

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një përplasje me një mekanizëm ndalues që shkakton dëmtim fizik të trenit ose mekanizmi i ndalues është aq i dëmtuar sa nuk është më funksional.</p> <p>Shembull. Një tren hyn në një stacion me shpejtësi të madhe dhe pavarësisht nga frenimi, dëmtohet mekanizmi ndalues, thyen fenerët dhe dëmtohet kabina e trenit.</p>	<p>Përplasjet me një mekanizëm ndalues të cilat shkaktojnë dëme të vogla, p.sh. gërvishtjet e bojës në tren.</p> <p>Shembull. Kur hyn në një stacion dhe një tren frenon deri në një ndalesë, por bie në kontakt me mekanizmin ndalues. Ka dëmtime të vogla në bojë në tren.</p>

1.6 Një aksident që përfshin rrjedhjen ose djegien e mallrave të rrezikshme që transportohen në një vagon cisterne dhe që kërkon evakuimin e zonës

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një aksident:</p> <ul style="list-style-type: none"> - që rezulton në rrjedhjen e mallrave të rrezikshme; ose - në të cilat mallrat e rrezikshme marrin flakë; ose - që përfshin rrjedhjen ose djegjen e materialit radioaktiv; dhe zona rreth vendit të aksidentit duhet evakuuar për arsye sigurie dhe kjo kërkon mbylljen e trafikut hekurudhor. <p>Shembull 1. Një tren mallrash ndalet sepse ka rrjedhje nga një vagon cisterne e dëmtuar. Vagoni që rrjedh përmban acid hidrofluorik dhe zona e menjëhershme rreth trenit duhet evakuuar.</p> <p>Shembull 2. Një tren del nga shinat dhe vagoni është dëmtuar duke shkaktuar rrjedhje të karburantit të aviacionit. Linja ngjitur është bllokuar dhe një shkollë lokale është evakuuar.</p> <p>Shembull 3. Një vagon me mbushje bërthamore del nga shinat. Uji shihet duke pikuar nga kapakët.</p>	<p>Aksidentet që përfshijnë mallra të rrezikshme, duke përfshirë materiale radioaktive, ku nuk është e nevojshme të evakohet zona.</p>

1.7 Një aksident ose incident që ka të ngjarë të rezultojë në pezullimin e një trafiku hekurudhor për një periudhë më të madhe se 6 orë

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një aksident ose incident që përfshin një tren që pritet të kërkojë mbylljen e plotë të një itinerari për më shumë se 6 orë në kohë reale.</p> <p>Shembull 1. Një defekt i pajisjes së elektrifikimit që shkakton bllokimin e një numri trenash për shumë orë. Është një ditë e nxehtë dhe shumë pasagjerë u janë shkaktuar shqetësime, disa pasagjerë thyejnë xhamat dhe dalin nga trenat. Linja rihapet pas 8 orësh.</p> <p>Shembull 2. Një tren mallrash ndalet për shkak të një zjarri që përfshin një ngarkesë eksplozivi. Incidenti ndodh në një zonë rurale dhe askush nuk mund t'i afrohet trenit për shkak të kërcënimit të shpërthimit derisa zjarri të shuhet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aksidentet ose incidentet ku pritet që linja të mbyllet për më shumë se 6 orë, por trafiku mbetet i hapur për shkak se devijohet në linjën ngjitur. - Aksidentet ose incidentet ku vonesat arrijnë në më shumë se 6 orë. <p>Shembull 1. Një tren pëson defekt në një linjë ku nuk mund të lëvizet për më shumë se 6 orë. Megjithatë, linja ngjitur mbetet e hapur për trafik.</p> <p>Shembull 2. Një defekt i trenit zgjidhet pas dy orësh ndërprerje të lëvizjes në një itinerar. Megjithatë, vonesat e trenave janë më shumë se 720 minuta.</p> <p>Shembull 3. Shiu i dendur bën që një lumë të dalë nga brigjet e tij. Uji ngrihet mbi nivelin e shinave dhe shërbimet janë pezulluar për 24 orë derisa uji të ulet. Nuk shkaktohet asnjë dëm.</p> <p>Shembull 4. Një zjarr i madh ndodh në ambientet pranë linjës hekurudhore (por që nuk përfshin linjën hekurudhore), për të cilin vendoset mbyllja e trafikut për 24 orë.</p>

1.8 Një aksident që shkakton dëme të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një aksident që shkakton dëme të mëdha (p.sh. kur kostoja e zëvendësimit ose riparimit të pajisjeve të dëmtuara do të ishte më shumë se 2 milion €) në:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trenat; dhe/ose 	<p>Aksidentet, të papërmendura më sipër, të cilat shkaktojnë dëme në trenat, infrastrukturë apo mjedis, por dëmi nuk kushton më shumë se 2 milionë euro.</p> <p>Shembull 1. Ndodhja e një zjarri në infrastrukturën</p>

<p>- shinat, strukturat dhe ndërtesat që përbëjnë pjesë të infrastrukturës hekurudhore; dhe/ose</p> <p>- mjedisin në afërsi të linjës hekurudhore.</p> <p>Shembull 1. Një defekt në motor çon në djegien e depozitës së karburantit të një treni me naftë dhe shkakton dëmtim të lokomotivës apo vagonit dhe disa dëmtime të trasesë. Mund të vlerësohet menjëherë se lokomotiva dhe vagoni ose do të kenë nevojë për shërbim kapital ose duhen zëvendësuar me të reja. Kostoja për ta bërë këtë do të jetë mbi 2 milionë euro me çmimet aktuale.</p> <p>Shembull 2. Një linjë hekurudhore e dëmtuar ku nuk ndodh asnjë aksident, por një tren ndalon ose i afrohet zonës së prekur. Rivendosja e vendit do të kushtonte më shumë se 2 milionë euro.</p> <p>Shembull 3. Një rezervuar naftë në një lokomotivë shpohet dhe karburanti rrjedh në një rrjedhë uji që është një vend me interes të veçantë shkencor dhe pjesa më e madhe e kafshëve të egra në rrjedhën e ujit dhe rrethinat e tij të afërta vriten. Rikthimi në gjendjen e mëparshme do të kushtonte më shumë se 2 milionë euro.</p>	<p>hekurudhore jofunksionale që rezulton në dëmtime të mëdha në ndërtesa dhe infrastrukturë, dhe kërkon ndërhyrje ndërtuese, por nuk ndikon në funksionimin e sigurt të hekurudhës.</p> <p>Shembull 2. Një lokomotivë me naftë është dëmtuar nga zjarri, por nuk ka lëndime serioze, dhe dëmtimi është i vogël dhe mund të riparohet lehtësisht.</p> <p>Shembull 3. Identifikohet një linjë hekurudhore e dëmtuar dhe merren masa parandaluese në mënyrë që asnjë tren të mos kalojë afër ose në zonën e dëmtuar. Rikthimi në gjendjen normale do të kushtonte më pak se 2 milionë euro.</p>
---	--

1.9 Një aksident ose incident i cili në kushte paksa të ndryshme mund të sillte pasojë një vdekje, lëndim serioz ose dëmtim të madh të mjeteve, infrastrukturës ose mjedisit

Njoftohet	Nuk njoftohet
<p>Një aksident ose incident që ndodh në një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme:</p> <p>- raste serioze kur treni lëviz në një kalim të nivelit kur barrierat janë të hapura.</p> <p>Shembull 1. Një tren kalon në një kalim të nivelit me barriera të hapur për trafikun rrugor, megjithëse nuk ndodh asnjë përplasje.</p> <p>- Defekte serioze të pajisjeve në kalimet në nivel që rezultojnë evitimin me vështirësi të aksidentit.</p> <p>Shembull 2. Të gjithë komunikimet ndërpritën në një kalim, ku përdoruesve të mjeteve hekurudhore të kalimit u kërkohet të telefonojnë sinjalizuesin përpara se të kalojnë, një automjet kalon përpara një treni dhe makinisti përdor frenat emergjente për të shmangur një përplasje që evitohet shumë me vështirësi:</p> <p>- incidente të rënda të sinjaleve të rrezikut;</p> <p>- zjarre të rënda.</p> <p>Shembull 3. Një zjarr fillon në motorin e një lokomotive dhe përhapet në vetë mjetin. Zjarri është shuar nga njësitë zjarrfikëse. Mjeti nuk është dëmtuar shumë dhe nuk ka lëndime mes pasagjerëve ose ekuipazhit. Megjithatë, vendndodhja e zjarrit në automjet, prania e një tuneli të gjatë në itinerarin ku treni do të udhëtonte, bëjnë që në rrethana paksa të ndryshme ngjarja mund të ishte shumë e rëndë:</p> <p>- dëmtime serioze të mjeteve të cilat krijojnë një situatë tepër të rrezikshme.</p> <p>Shembull 4. Frenat nuk veprojnë për shkak të lagies me naftë dhe gjysmëmilje përpara se të ndalojë por nuk del</p>	<p>Aksidentet dhe incidentet të cilat nuk ka gjasa të kenë rezultuar me vdekje, lëndime të rënda ose dëmtime të mëdha nëse rrethanat do të kishin qenë paksa të ndryshme.</p> <p>Shembull 1. Një defekt i pajisjes në një vendkalim në nivel bën që barrierat të qëndrojnë në pozicionin poshtë.</p> <p>Shembull 2. Një defekt i një qarku të semaforëve çon që sinjalet që kontrollojnë hyrjen në zonë të mbeten në të kuqe.</p> <p>Shembull 3. Një derë që komandohet me energji elektrike hapet papritur dhe në mënyrë të pavarur nga të tjerat ndërsa treni është i ndaluar dhe një pasagjer bie dhe pëson një dëmtim të lehtë.</p>

<p>nga shinat.</p> <p>Shembull 5. Ndodh një defekt lidhur me sigurinë në një tren, i cili, sipas mendimit të makinistit, konsiderohet të ketë qenë një rrezik i lartë për sigurinë e trenit dhe të njerëzve që udhëtojnë në të:</p> <ul style="list-style-type: none"> - defekte serioze të sistemit të sinjalizimit që rezultojnë për pak në një aksident. <p>Shembull 6. Në një linjë të vetme, një tren hyn në një seksion pa autorizimin dhe përballë ka një tren tjetër që udhëton drejt tij, pra dy trena janë në të njëjtin seksion, në të njëjtën kohë, në një binar të vetëm. Nuk ndodh aksident pasi të dy trenat ndalen kur gabimi është kuptuar.</p> <p>Shembull 7. Një defekt i një komunikimi, i cili lejon një tren të dytë të hyjë në një seksion përpara se treni i mëparshëm të largohet prej tij:</p> <ul style="list-style-type: none"> - përplasjet ndërmjet trenit dhe mjeteve rrugore që kanë ndaluar në linjë; - dyert hapen në një tren në lëvizje aq sa: <ol style="list-style-type: none"> 1. një pasagjer bie, por nuk lëndohet; ose 2. kur një derë pasagjeri hapet më shumë se 500 mm ndërsa treni është në lëvizje. <p>Në të gjitha incidentet e tilla, treni duhet të ndalohet nga trafiku për investigim, përveç nëse merret pëlqimi i AKIAIHD-së për të vepruar ndryshe.</p>	
--	--

ANEKS 2

PËRMBAJTJA KRYESORE E RAPORTIT TË INVESTIGIMIT TË NJË AKSIDENTI DHE INCIDENTI

AKIAIHD-ja për çdo raport hetimor do të përfshijë të gjitha çështjet e listuara në këtë aneks që janë gjetur të jenë të rëndësishme, por AKIAIHD-ja nuk është i detyruar të ndjekë këtë strukturë.

1. Përmbledhje

Përmbledhja duhet të përmbajë një përshkrim të shkurtër të ngjarjes, kur dhe ku ka ndodhur dhe pasojat e saj. Ajo do të tregojë shkaqet e drejtpërdrejta, si dhe faktorët kontribues dhe shkaqet themelore të përcaktuara nga investigimi. Rekomandimet kryesore do të citohen dhe do të jepet informacion për adresuesit.

2. Faktet e menjëhershme të ngjarjeve

1. Ngjarja

- data, koha e saktë dhe vendndodhja e ngjarjes;
- përshkrimin e ngjarjeve dhe vendin e aksidentit duke përfshirë përpjekjet e shërbimeve të shpëtimit dhe të emergjencës;
- vendimin për ngritjen e investigimit, përbërjen e grupit të investiguesve dhe zhvillimin e investigimit.

2. Sfondi i ngjarjes

- stafi, kontraktorët e përfshirë, palët dhe dëshmitarët e tjerë;
- trenat dhe përbërja e tyre duke përfshirë numrat e regjistrimit të mjeteve të përfshira;
- përshkrimi i infrastrukturës dhe sistemit të sinjalizimit - llojet e trasesë, ndërlydhja, sinjalet, sistemi i frenimit të trenit;
- mjetet e komunikimit;
- punimet e kryera nëse janë bërë në afërsi të linjës;

- hartimi i planit të emergjencës hekurudhore nëse ka;
- shkaku i planit të emergjencës së shërbimeve publike të shpëtimit, policisë dhe shërbimeve mjekësore dhe zinxhiri i ngjarjeve të tij.

3. Vdekje, lëndime dhe dëme materiale

- pasagjerët dhe palët e treta, stafi, përfshirë kontraktorët;
- ngarkesa, bagazhe dhe të tjera;
- mjetet lëvizëse, infrastrukturën dhe mjedisin.

4. Rrethanat e jashtme

- kushtet e motit dhe referencat gjeografike.

3. Procesverbali i investigimeve

1. Përmbledhje e dëshmimeve (në varësi të mbrojtjes së identitetit të personave):

- personeli hekurudhor, duke përfshirë kontraktorët;
- dëshmitarë të tjerë.

2. Sistemi i menaxhimit të sigurisë:

- skemën e organizimit dhe mënyrën se si jepen dhe zbatohen urdhrat;
- kërkesat për personelin dhe si zbatohen ato;
- kontrollet dhe auditimet e brendshme rutinë dhe rezultatet e tyre;
- ndërlidhja ndërmjet aktorëve të ndryshëm të përfshirë në infrastrukturë.

3. Rregullat dhe rregulloret:

- rregullat dhe rregulloret përkatëse komunitare dhe kombëtare;
- rregulla të tjera të funksionimit, udhëzimet lokale, kërkesat e stafit, grafikët e mirëmbajtjes dhe standardet e zbatueshme.

4. Funksionimi i mjeteve lëvizëse dhe instalimeve teknike:

- sistemi i komandës së sinjalizimit dhe kontrollit, duke përfshirë regjistrimin nga regjistruesit automatikë të të dhënave;
- infrastruktura;
- pajisjet e komunikimit;
- mjetet lëvizëse, duke përfshirë regjistrimin nga regjistruesit automatikë të të dhënave.

5. Dokumentacioni për sistemin operativ:

- masat e marra nga stafi për kontrollin dhe sinjalizimin e trafikut;
- shkëmbimi i mesazheve verbale në lidhje me ngjarjen, duke përfshirë dokumentacionin nga regjistrimet;
- masat e marra për të mbrojtur vendin e ngjarjes.

6. Ndërlidhja njeri – mjet hekurudhor – kompani:

- koha e punës së aplikuar për stafin e përfshirë;
- rrethanat mjekësore dhe personale me ndikim në shfaqjen, duke përfshirë ekzistencën e stresit fizik ose psikologjik;
- projektimi i pajisjeve me ndikim në ndërfaqen njeri – makinë.

7. Dukuritë e mëparshme të një karakteri të ngjashëm.

4. Analiza dhe përfundime

1. Paraqitja përfundimtare e zinxhirit të ngjarjeve:

- vendosja e konkluzioneve mbi ngjarjen, bazuar në faktet e përcaktuara në kreun 3.

2. Diskutim:

- analiza e fakteve të përcaktuara në kreun 3, me qëllim të nxjerrjes së përfundimeve në lidhje me shkaqet e ngjarjes dhe kryerjen e shërbimeve të shpëtimit.

3. Konkluzione:

- shkaqet e drejtpërdrejta dhe të menjëhershme të ngjarjes, duke përfshirë faktorët kontribues që lidhen me veprimet e ndërmarra nga personat e përfshirë ose gjendjen e mjeteve, ose instalimeve teknike;

- shkaqet themelore që lidhen me aftësitë, procedurat dhe mirëmbajtjen;

- shkaqet kryesore që lidhen me kushtet e kuadrit rregullator dhe zbatimin e sistemit të menaxhimit të sigurisë.

4. Vëzhgime shtesë:

- mangësitë dhe të metat e konstatuara gjatë investigimit, por pa lidhje me përfundimet mbi shkaqet.

5. Masat që janë marrë:

- regjistrimi i masave të marra ose të miratuara tashmë si pasojë e ngjarjes.

6. Rekomandime.

ANEKS 3 FORMULARI I NJOFTIMIT

Formulari i raportimit të aksidenteve ose incidenteve			
Ky formular mund të përdoret për njoftimet vijuese me shkrim për ngjarjet e listuara në aneksin 2 (pasi është bërë njoftimi i menjëhershëm me telefon).			
Emri i organizatës që bën njoftimin:			
Të dhënat e kontaktit për personin që plotëson këtë formular			
Emri:			
Adresa:			
Adresa <i>email</i>-it:			
Numër telefoni:			
Informacioni që AKIAIHD-ja duhet të dijë menjëherë pas incidentit ose aksidentit. Mos vononi të informoni !			
Përshkrimi i vendndodhjes dhe linja e prekur:			
Data e incidentit:			
Koha:			
Lloji i aksidentit ose incidentit:			
Detajet e asaj që dihet në atë kohë:			
(Kjo kuti do të zgjerohet)			
Detajet e trenit (treni 1)			
ID-ja e trenit:		TOC:	
Origjina:		Koha e shfrytëzimit:	
Destinacioni:		Pasagjerë/mallra/etj.	
Detajet e trenit (treni 2)			
ID-ja e trenit:		TOC:	
Origjina:		Koha e shfrytëzimit:	
Destinacioni:		Pasagjerë/mallra/etj.	
Viktimat (nëse dihen)			
Kontaktet e faqes (nëse dihen)			
Roli	Detajet e kontaktit		
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

Detaje të tjera në lidhje me aksidentin ose incidentin që mund të kërkohen nga AKIAIHD-ja (nëse ka lidhje me këtë ngjarje)

- një vlerësim të numrit të pasagjerëve në bord të trenave;
- shkallën e dëmtimit të shkaktuar në çdo linjë hekurudhe ose mjedis;
- kushtet e motit në momentin e aksidentit ose incidentit;
- llojin dhe një përlogaritje të sasisë së çdo malli të rrezikshëm në bordin e trenave;
- numrin e ekuipazhit në bordin e trenit;
- emrin e operatorit hekurudhor, prona e të cilit është e përfshirë;
- emrat dhe rolet e personelit përgjegjës për lëvizjen e trenave të përfshira në aksident ose incident;
- detajet e çdo shërbimi emergjence që ndjek vendin e aksidentit ose incidentit.

ANEKS 4

PËRMBAJTJA E RELACIONIT TË INVESTIGIMIT

Parathënia

Kjo pjesë identifikon objektivin e vetëm të hetimit të sigurisë, që në asnjë rast, një hetim mbi sigurinë nuk do të krijojë një supozim mbi përgjegjësinë apo fajin, dhe që relacioni nuk është shkruar, për sa i takon përmbajtjes dhe stilit, me qëllimin për t'u përdorur në procedime ligjore.

(Relacioni nuk duhet t'u referohet dëshmitarëve, provave apo të lidhë ndonjë person që është përmendur në relacion me një person që ka dhënë dëshmi gjatë hetimit të sigurisë.)

Përmbledhja

Kjo pjesë nënvizon faktet kryesore të aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar: çfarë ndodhi, ku, kur dhe si ndodhi; aty gjithashtu shprehet nëse si rezultat ka ndodhur ndonjë vdekje, plagosje, dëmtime të anijes, ngarkesës, palëve të treta apo mjedisit.

Informacioni me fakte

Kjo pjesë përfshin një numër të veçantë seksionesh, duke dhënë informacion të mjaftueshëm që AKIAIDH-ja e interpreton të bazuar në fakte, vërtetimin e analizave dhe lehtëson arsyetimin.

Këto seksione, në veçanti, përfshijnë informacionin e mëposhtëm:

- veçoritë e anijes;
- flamurin/regjistrimin;
- identifikimin;
- karakteristikat kryesore;
- pronësinë dhe menaxhimin;
- detaje të ndërtimit;
- pajisja me ekuipazhin minimal të sigurisë;
- ngarkesën e autorizuar;
- veçoritë e lundrimit;
- portin e thirrjes;
- tipin e lundrimit;
- informacion mbi ngarkesën;
- pajisja me ekuipazh;
- informacion mbi aksidentin apo incidentin detar;
- tipin e aksidentit apo incidentit detar;
- datën dhe orën;
- pozicionin dhe vendndodhjen e aksidentit/incidentit detar;
- mjedisin e jashtëm dhe të brendshëm;
- veprimet e anijes dhe segmentet e lundrimit;
- zona e anijes ku ka ndodhur aksidenti/incidenti detar;
- të dhëna mbi faktorët njerëzorë;

- pasojat (për njerëzit, anijen, ngarkesën, mjedisin, tjetër);
- përfshirja e autoriteteve në breg dhe reagimi i urgjencës;
- kush ishte i përfshirë;
- mjetet e përdorura;
- shpejtësia e reagimit;
- veprimet e kryera;
- rezultatet e arritura.

Pjesa treguese

Kjo pjesë rindërton aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar, nëpërmjet radhitjes së ngjarjeve, në mënyrë kronologjike që çojnë në, gjatë dhe pas aksidentit/incidentit, fushën e transportit detar dhe përfshirjen e çdo aktori (p.sh.: personi, materialet, mjedisi, pajisjet apo faktorë të jashtëm). Periudha e mbuluar nga tregimi varet nga koha e këtyre ngjarjeve të veçanta që kanë kontribuar direkt në aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar. Kjo pjesë gjithashtu përfshin çdo detaj përkatës të kryerjes së hetimit të sigurisë, duke përfshirë dhe rezultatet e ekzaminimeve apo testeve.

Analizimi

Kjo pjesë përfshin një numër seksionesh, që analizojnë çdo ngjarje aksidentale, me komente që lidhen me rezultatet e çdo ekzaminimi apo testi përkatës të kryer gjatë hetimit të sigurisë dhe çdo veprimi të sigurisë që mund të jetë marrë tashmë për të parandaluar aksidentet/incidentet detare.

Këto seksione duhet të mbulojnë çështje si: kontekstin dhe mjedisin e ndodhisë së aksidentit, gabimet njerëzore me veprime dhe mosveprime, ngjarje që përfshijnë materialet e rrezikshme, efektet mjedisore, mosfunksionimin e pajisjeve dhe ndikimet e jashtme, faktorë që kontribuojnë duke përfshirë funksionet që kanë lidhje me personat, veprimet në anije, menaxhimin nga bregu apo influencën rregullatore.

Analiza dhe komentit bëjnë të mundur që një relacion të arrijë konkluzione logjike, duke vendosur të gjithë faktorët kontribues, duke përfshirë ata me rrezik për të cilët mbrojtja kishte si qëllim parandalimin e një aksidenti/incidenti dhe/ose ata që kishin si qëllim eliminimin apo zvogëlimin e pasojave të tij, që vlerësohen si të papërshtatshme apo të paqena.

Përfundime

Kjo pjesë konsolidon faktorët kontribues të vendosur dhe mbrojtjen munguese apo të papërshtatshme (materialet, funksionimi, simbolika apo procedurale) për të cilën duhet të zhvillohen veprime sigurie për të parandaluar aksidentet/incidentet detare.

Rekomandimet e sigurisë

Atje ku është me vend, kjo pjesë e relacionit përmban rekomandime mbi sigurinë të nxjerra nga analiza dhe përfundimet, dhe ka lidhje me fusha të veçanta çështjesh si: legjislacioni, projektimi, procedurat, inspektimi, administrimi, shëndeti dhe siguria në punë, trajnimi, puna riparuese, mirëmbajtja, asistenca nga bregu dhe reagimi ndaj urgjencave.

Rekomandimet mbi sigurinë u drejtohen atyre që janë vendosur aty për t'i zbatuar ato, si: pronarët e anijeve, menaxherët, organizatat e njohura, autoritetet detare, shërbimet e trafikut të anijeve, organeve të urgjencave, organizmave ndërkombëtar detar dhe institucioneve evropiane, me qëllim parandalimin e aksidenteve/incidenteve detare.

Kjo pjesë gjithashtu përfshin ndonjë rekomandim të ndërmjetëm për sigurinë që mund të jetë bërë ose çdo veprim për sigurinë që mund të jetë marrë gjatë hetimit të sigurisë.

Shtojcat

Ku duhet, lista e mëposhtme joshteruese e informacionit i bashkëngjitet relacionit në letër dhe/ose formë elektronike: fotografi, imazhe filmike, regjistrime audio, skica, harta, standardet e zbatuara, termat teknike dhe shkurtimet e përdorura, studimet speciale të sigurisë, informacione të tjera.

PËRMBAJTJA E LAJMËRIMIT MBI AKSIDENTIN/INCIDENTIN

Shënim. Numrat e nënvijëzuar do të thonë se të dhënat duhet të sigurohen për çdo anije, nëse më shumë se një anije është përfshirë në fatkeqësi detare ose aksident/incident detar.

1. Shteti anëtar përgjegjës/personi i kontaktit;
2. Shteti anëtar investigues;
3. Roli i shtetit anëtar;
4. Zona bregdetare e prekur;
5. Numri i shteteve të interesuara;
6. Shteti i interesuar;
7. Njoftimi i hyrjes;
8. Koha e njoftimit;
9. Data e njoftimit;
10. Emri i anijes;
11. IMO numër/shkronjat dalluese;
12. Flamuri i anijes;
13. Lloji i fatkeqësisë detare ose incidentit;
14. Lloji i anijes;
15. Data e fatkeqësisë detare ose incidentit;
16. Koha e fatkeqësisë detare ose incidentit;
17. Pozita – gjerësi;
18. Pozita – gjatësi;
19. Vendndodhja e fatkeqësisë detare ose incidentit;
20. Porti i nisjes;
21. Porti i destinacionit;
22. Skema e ndarjes së trafikut;
23. Segmenti i udhëtimit;
24. Operimi i anijes;
25. Vende në bord;
26. Jetët e humbura:
 - ekuipazh;
 - pasagjerë;
 - të tjerë;
27. Plagosje të rënda:
 - ekuipazh;
 - pasagjerë;
 - të tjerë;
28. Ndotja;
29. Dëmi i anijes;
30. Dëmi i mallit;
31. Dëme të tjera;
32. Përshkrim i shkurtër i fatkeqësisë detare ose incidentit;
33. Përshkrim i shkurtër i arsyeve për të mos ndërmarrë një hetim të sigurisë.